



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-06072020-220386  
CG-MH-E-06072020-220386

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 251]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 3, 2020/आषाढ 12, 1942

No. 251]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 3, 2020/ASADHA 12, 1942

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

सुबई, 23 जून, 2020

**सं. टीएमपी/52/2019-जेएनपीटी.**—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए 01 जून, 2020 को जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, प्राधिकरण ने दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 01 जून, 2020 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 18 जून, 2020 के राजपत्र संख्या 216 में अधिसूचित हो गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित कराएगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा डीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, अधिसूचित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

**मामला सं. टीएमपी/52/2019-जेएनपीटी**

**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास**

---

**आवेदक**

**गणपूर्ति:**

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सचर, सदस्य (आर्थिक)

## आदेश

(जून, 2020 के 1वें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) 27 सितम्बर, 2019 के उनके पत्र संख्या जेएनपीटी/फिन/टीएएमपी/6078 के द्वारा प्राप्त उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जेएनपीटी के मौजूदा दरमान 04 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी के द्वारा अनुमोदित किए गए थे जिन्हें भारत के राजपत्र में 24 जनवरी, 2017 के राजपत्र संख्या 29 में अधिसूचित कराया गया था। जेएनपीटी के उक्त मौजूदा दरमानों की वैधता उक्त आदेश में 31 मार्च, 2019 निर्धारित की गई थी। जेएनपीटी सहित सभी ग्यारह महापत्तन न्यासों के दरमानों की वैधता 01 अप्रैल, 2019 से 30 सितंबर, 2019 तक अथवा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किये जाने वाले संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन के प्रभावी होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तार किया गया था।

3.1. कार्गो, पोत प्रहस्तन और विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए दरमान निर्धारण के लिए सभी महापत्तन न्यास प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 द्वारा शासित होते थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एम ओ एस) ने अपने 26 दिसंबर, 2018 के पत्र संख्या आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी के द्वारा महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत 01 अप्रैल, 2019 से प्रभावी महापत्तन न्यासों में संशोधन के लिए अपेक्षित दरमानों के निर्धारण के लिए "महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण की प्रशुल्क नीति 2018" जारी की। भारत सरकार द्वारा जारी किए गए निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने भारत के राजपत्र में 16 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 17 में प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 अधिसूचित कराए। 26 दिसंबर, 2018 से प्रशुल्क नीति 2018 प्रभावी हो गई है। प्रशुल्क नीति, 2018 हमारे 25 जनवरी, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/79/2018-विविध के द्वारा जेएनपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को भेज दी गई थी। तत्पश्चात्, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 30 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 29 में अधिसूचित किए गए।

3.2 महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2018 और महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 जेएनपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को हमारे 04 फरवरी, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/79/2018-विविध के द्वारा भेजे गए ताकि वे अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव बनाते समय इस पर विचार करें।

4.1 इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव, प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुपालन में 27 सितंबर, 2019 को दायर किया।

4.2. जेएनपीटी ने फार्म संख्या 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन और फार्म नं. 3 में प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व आकलन प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलन					
क्र.सं.	विवरण		वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
			रु. लाख में		
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i)	प्रचालन व्यय		39,669.87	44,757.80	41,253.80
(ii)	मूल्यहास		6,796.81	6,893.96	7,681.97
(iii)	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		16,047.44	20,475.02	18,456.29
(iv)	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		13,211.23	1,653.19	4,514.45
	उपयोग 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)		75,725.35	73,779.97	71,906.52
(2)	घटाएं: समायोजन				
(i)	संपदा: संबंधी व्यय				
	(क) प्रचालन व्यय		2,495.11	2,954.00	2,796.19
	(ख) मूल्यहास		421.92	561.07	575.74
	(ग) आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		1,007.41	1,393.39	1,271.73
	(घ) आबंटित एफएमई	देखें अनुलग्नक 2	76.57	0.19	0.06
	उपयोग 2 (i) = (क)+(ख)+(ग)+(घ)		4,001.02	4,908.66	4,643.72
(ii)	ऋणों पर व्याज		288.94	862.93	4,237.70

(iii)	मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रहपूर्वक अदायगी और छुट्टी नकदीकरण निधि को अंशदान जैसे एक बारगी व्ययों का 2/3	टिप्पणी 2			
	(क) पेंशन		-	-	-
	(ख) उपदान		-	-	-
	(ग) अधिवर्षिता निधि		-	-	-
	(घ) छुट्टी नकदीकरण		-	-	-
	(ङ) मजदूरी संशोधन के लिये प्रावधान		-	570.37	2,553.33
	मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रहपूर्वक अदायगी और छुट्टी नकदीकरण निधि को अंशदान जैसे एक बारगी व्ययों का 2/3		-	570.37	2,553.33
	उप योग 2(iii)=(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ)				
(iv)	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसे अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3	टिप्पणी 3	8,751.17	277.56	454.95
(v)	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25% के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	4,152.62	7,047.46	5,793.60
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।		लागू नहीं		
	(क) प्रचालन व्यय		-	-	-
	(ख) मूल्यहास		-	-	-
	(ग) आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		-	-	-
	(घ) आबंटित एफएमई		-	-	-
	उपयोग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		-	-	-
	कुल योग 2 का = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		17,193.74	13,666.98	17,683.29
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)		58,531.61	60,112.99	54,223.22
(4)	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3		57,622.61		
(5)	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)				254,899.25
	(ii) 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिशील कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)				135,059.88
	(iii) घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित स्थाई आस्तियों का निवल मूल्य				38,804.55
	(iv) घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित स्थाई परिसंपत्तियों का निवल मूल्य, यदि कोई हो।				3,190.19
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को स्थाई परिसंपत्तियों का निवल मूल्य				
	(vi) जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	फार्म 4 व टिप्पणी 4 के अनुसार			
	(क) माल सूची				42.20

	(ख) विविध देनदार				2,065.90
	(ग) रोकड़				5,352.05
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग				7,460.15
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]				355,424.55
(6)	क्रमांक 5(vii) में नियोजित पूंजी पर तिफलप्र 16% की दर से प्रतिफल		-	-	56,867.93
(7)	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]		-	-	114,490.53
(8)	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% एआरआर का सूचकांकन यानी @3.85% (7*1.0385)				118,898.42
(9)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)				118,898.42
(10)	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 9 में आकलित	फार्म 3 व फार्म 5 क अनुसार			118,898.42
(11)	राजस्व अंतर				शून्य
टिप्पणियां:					
क.	लाभ व हानि खाते में दर्शाये गए बीओटी व्ययों को उक्त विवरण में सुविचार में नहीं लिया गया है।				
ख.	संपदा के लिए आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय वित्तीय विवरण के अनुसार सुविचार में लिया गया है।				
ग.	क्रमांक 2 (iv) में दिये गए आंकड़ों में पेंशन, उपदान, छुट्टी नकदीकरण और भविष्य निधि को किया गया अंशदान शामिल है।				
घ.	पेंशन, उपदान, छुट्टी नकदीकरण और भविष्य निधि से संबंधित एफएंडएम व्यय को कर्मचारियों की संख्या के आधार पर संपदा को आबंटित किया गया है।				
ङ.	व्यय शीर्षों की कुल लागत के आधार पर प्रबंधन और प्रशासनिक व्यय आबंटित किया गया है।				
च.	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में संपदा संबंधी व्ययों को आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक व्यय शामिल नहीं है।				
छ.	पी एंड एल खाते के नामे डाले गए सभी व्यय, संपदा बीओटी प्रचालकों और मूल्यह्रास से संबंधित को छोड़कर को रोकड़ कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए सुविचार में लिया गया है।				

4.3. जेएनपीटी ने 2018-19 के वास्तविक व्यय के लिए मौजूदा प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क को सुविचार में लेते हुए फार्म 3 में राजस्व आकलन की गणना भी प्रस्तुत की है। उक्त फार्म के अनुसार, प्रस्तावित, पोत, कंटेनर और कार्गो संबंधी प्रभागों से कुल राजस्व आकलन 1,18,898.42 लाख रु. है। इस प्रकार, जेएनपीटी द्वारा कोई राजस्व अंतर बकाया नहीं छोड़ा गया है।

4.4. फार्म 6 में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	मौजूदा निष्पादन प्रतिमान 2018-19	प्रस्तावित निष्पादन प्रतिमान 2019-20
(1)	कार्गो संबंधी प्रभार		
(क)	बड़े कार्गो गुप्तों के संबंध में औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन (टन में)		
	(i) कंटेनर	23,650	23,750
	(ii) शुष्क बल्क	4,896	4,900
	(iii) द्रव	9,599	9,750
(ख)	कंटेनर के मामले में औसत मूव प्रति घंटा (टीईयू में)	16.11	17.00
(2)	पोत संबंधी प्रभार		
(क)	पोतों का औसत टर्न-अराउंड समय-पत्तन खाता (दिनों में)	1.57	1.6
(ख)	पोतों का औसत फ्री-बर्थिंग समय-पत्तन खाता (दिनों में)	0.29	0.30
(ग)	पत्तन द्वारा पाया गया कोई अन्य संगत प्रतिफल	--	--

- 4.5. पत्तन द्वारा अपने मौजूदा दरमानों में मौजूद सोपाधिकताओं में किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- 4.6. एआरआर और उसमें दी गई विस्तृत गणना के अनुसार जेएनपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क में निम्नलिखित वृद्धि का प्रस्ताव किया है:-

क्र.सं.	कार्गो	चाही गई वृद्धि का %
1.	बल्क, द्रव्य को छोड़कर	22.56%
2.	कंटेनर संबंधी प्रभार	22.56%
3.	पोत संबंधी प्रभार	19.03%
4.	द्रव्य कार्गो	22.56%

- 4.7. बाद में, जेएनपीटी ने 24 अक्टूबर, 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा जेएनपीटी के प्रस्तावित प्रारूप दरमान भेजे।
- 4.8. चूंकि वर्तमान दरमान 30 सितंबर, 2019 तक वैध है, जेएनपीटी ने मौजूदा दरमानों की वैधता 31 दिसंबर, 2019 तक या प्रस्तावित दरमानों के अनुमोदन की तारीख तक, जो भी पहले हो, बढ़ाये जाने का प्रस्ताव किया।
- 4.9. जेएनपीटी ने 07 नवंबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा बताया कि प्रशुल्क संशोधन के प्रस्ताव को जेएनपीटी के न्यासी मंडल ने 09 अक्टूबर, 2019 को हुई अपनी बैठक में अनुमोदित कर दिया था। जेएनपीटी ने बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भी भेजी है।
- 5.1. प्रशुल्क नीति 2018 का खंड 3.2 और 3.3 अनुबद्ध करता है कि महापत्तन न्यास प्रस्तावित निष्पादन मानकों के साथ प्रारूप दरमान 15 दिन के भीतर अपनी वैबसाइट में डालेगा और पत्तन की अधिकारिक वैबसाइट तथा प्राधिकरण वैबसाइट का पता देगा जिस पर संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन अपनी टिप्पणियां दे सकें। पत्तन प्रयोक्ताओं से प्राधिकरण को प्राप्त टिप्पणियों का महापत्तन न्यास पत्तन प्रयोक्ता से टिप्पणी की प्राप्ति की तारीख से 15 दिन के भीतर उत्तर देगा। इस संबंध में, हमारे 4 अक्टूबर, 2019 के पत्र के द्वारा जेएनपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या उसने प्रस्ताव को पत्तन का और साथ-साथ प्राधिकरण का निर्दिष्ट ई-मेल पता देते हुए ई-मेल में डाल दिया है ताकि संबंधित हितधारक/प्रयोक्ता 15 दिन के भीतर अपनी टिप्पणियां दे सकें। जेएनपीटी को यह अनुरोध किया गया था कि वह इस संबंध में सभी संबंधित हितधारकों/प्रयोक्ताओं को भी संसूचित करे और कार्रवाई पूरी होने पर प्राधिकरण को भी सूचित करे।
- 5.2. 01 नवंबर, 2019 के अनुस्मारक के पश्चात्, जेएनपीटी ने 07 नवंबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा यह पुष्टि की कि प्रस्तावित दरमान पत्तन की वैबसाइट पर 24 अक्टूबर, 2019 को अपलोड कर दिया है तथा संबंधित प्रस्ताव 26 अक्टूबर, 2019 को अपलोड कर दिया गया। (अपने प्रस्ताव की तारीख से लगभग एक महीने बाद) ताकि संबंधित प्रयोक्ता/हितधारक अपनी टिप्पणियां दे सकें। जेएनपीटी ने 02 नवंबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा यह भी पुष्टि की कि वैबसाइट पर अपलोडिंग की सूचना सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को दे दी गई है।
- 5.3. जेएनपीटी द्वारा अपनी वैबसाइट पर डाले गए प्रस्ताव के आधार पर, कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उक्त टिप्पणियों को जेएनपीटी को भेज दिया गया। जेएनपीटी ने 07 दिसंबर, 2019 और 21 दिसंबर, 2019 के अपने पत्रों के द्वारा उनका उत्तर दिया।
- 5.4. प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर उत्तर देते समय, जेएनपीटी ने यह भी बताया कि प्रशुल्क संशोधन अंततोगत्वा राजस्व में संवृद्धि के लिए है, प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव को आगे बढ़ाया जाये। यदि उभर रही बाजार की स्थितियों की मांग होगी उपरि संशोधन के आस्थगन की जरूरत है या संशोधित दरों पर रियायत दी जाए, व्यापार वृद्धि के लिए अथवा मौजूदा व्यापार को संपोषित करने के लिए ऐसे प्रस्ताव के संबंध में पत्तन के न्यासी मंडल को उपयुक्त समय पर निर्णय लेना होता है।
6. संदर्भाधीन मामले में 13 नवंबर, 2019 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और जेएनपीटी ने अपने अपने निवेदन रखे।
- 7.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर जेएनपीटी को हमारे 13 दिसंबर, 2019 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। जेएनपीटी ने 21 दिसंबर 2019 और 14 फरवरी 2020 के अपने पत्रों के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उस संबंध में जेएनपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का उत्तर																																																																					
1.	जेएनपीटी फार्म नं. 1 में एआरआर परिकलन में आरओसीई की गणना के लिए “प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य” के अंतर्गत सुविचारित परियोजनाओं की सूची दे।	<p>जेएनपीटी ने 21 दिसम्बर 2019 के अपने पत्र के द्वारा 31.03.2018 को 1351 करोड़ रु. के प्रगति अधीन पूंजीगत कार्यों का ब्यौरा दिया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>रु. करोड़ में</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क.</td><td>योजना कार्य</td><td></td></tr> <tr> <td>1.</td><td>पत्तन आधारित सेजका विकास</td><td>151.55</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>पहुंच चैनल को गहरा और चौड़ा करना</td><td>711.06</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>जेएनपीटी के रिहायशी और सार्वजनिक भवन</td><td>45.03</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>पृष्ठ प्रदेश को जेएनपीटी से सड़क मार्ग से जोड़ना</td><td>13.93</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>पुनर्वास भूमि</td><td>32.48</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>आइएसपीएस कोड</td><td>3.46</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>जेएनपीटी टाउनशिप और प्रत्तन क्षेत्र में अपशिष्ट निपटान प्रणाली का विवरण</td><td>1.65</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>केंद्रीकृत नीति जोन का विकास</td><td>24.19</td></tr> <tr> <td>9.</td><td>अवसंरचना उन्नयन और ईआरपी कार्यान्वयन</td><td>20.89</td></tr> <tr> <td>10.</td><td>एनएच-4 वी और एसएच 54 को 8 लाइन का बनाना</td><td>2.00</td></tr> <tr> <td>11.</td><td>जालना में शुष्क पत्तन का विकास</td><td>197.59</td></tr> <tr> <td>12.</td><td>वाधवन में सैटेलाइट पत्तन का विकास</td><td>16.50</td></tr> <tr> <td>13.</td><td>सौर ऊर्जा संयंत्र का विकास</td><td>4.54</td></tr> <tr> <td>14.</td><td>अतिरिक्त रेल लाइन का निर्माण</td><td>5.43</td></tr> <tr> <td>15.</td><td>जेएनपीटी में उपरि गामी मार्ग का निर्माण</td><td>30.16</td></tr> <tr> <td>16.</td><td>कंटेनर यार्ड का पुनर्निर्माण</td><td>15.77</td></tr> <tr> <td>17.</td><td>अन्य योजना कार्य</td><td>43.31</td></tr> <tr> <td></td><td><b>योग क</b></td><td><b>1319.54</b></td></tr> <tr> <td>ख.</td><td>योजनेत्तर कार्य</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>[विविध सिविल निर्माण, गैस्ट हाउस का नवीकरण, फेंडर्स, फर्नीचर, 5वां कंटेनर टर्मिनल, अतिरिक्त बल्क द्रव बर्थ, कंप्यूटर आदि]</td><td>31.46</td></tr> <tr> <td></td><td><b>योग (क+ख)</b></td><td><b>1351.00</b></td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ में	क.	योजना कार्य		1.	पत्तन आधारित सेजका विकास	151.55	2.	पहुंच चैनल को गहरा और चौड़ा करना	711.06	3.	जेएनपीटी के रिहायशी और सार्वजनिक भवन	45.03	4.	पृष्ठ प्रदेश को जेएनपीटी से सड़क मार्ग से जोड़ना	13.93	5.	पुनर्वास भूमि	32.48	6.	आइएसपीएस कोड	3.46	7.	जेएनपीटी टाउनशिप और प्रत्तन क्षेत्र में अपशिष्ट निपटान प्रणाली का विवरण	1.65	8.	केंद्रीकृत नीति जोन का विकास	24.19	9.	अवसंरचना उन्नयन और ईआरपी कार्यान्वयन	20.89	10.	एनएच-4 वी और एसएच 54 को 8 लाइन का बनाना	2.00	11.	जालना में शुष्क पत्तन का विकास	197.59	12.	वाधवन में सैटेलाइट पत्तन का विकास	16.50	13.	सौर ऊर्जा संयंत्र का विकास	4.54	14.	अतिरिक्त रेल लाइन का निर्माण	5.43	15.	जेएनपीटी में उपरि गामी मार्ग का निर्माण	30.16	16.	कंटेनर यार्ड का पुनर्निर्माण	15.77	17.	अन्य योजना कार्य	43.31		<b>योग क</b>	<b>1319.54</b>	ख.	योजनेत्तर कार्य			[विविध सिविल निर्माण, गैस्ट हाउस का नवीकरण, फेंडर्स, फर्नीचर, 5वां कंटेनर टर्मिनल, अतिरिक्त बल्क द्रव बर्थ, कंप्यूटर आदि]	31.46		<b>योग (क+ख)</b>	<b>1351.00</b>
क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ में																																																																					
क.	योजना कार्य																																																																						
1.	पत्तन आधारित सेजका विकास	151.55																																																																					
2.	पहुंच चैनल को गहरा और चौड़ा करना	711.06																																																																					
3.	जेएनपीटी के रिहायशी और सार्वजनिक भवन	45.03																																																																					
4.	पृष्ठ प्रदेश को जेएनपीटी से सड़क मार्ग से जोड़ना	13.93																																																																					
5.	पुनर्वास भूमि	32.48																																																																					
6.	आइएसपीएस कोड	3.46																																																																					
7.	जेएनपीटी टाउनशिप और प्रत्तन क्षेत्र में अपशिष्ट निपटान प्रणाली का विवरण	1.65																																																																					
8.	केंद्रीकृत नीति जोन का विकास	24.19																																																																					
9.	अवसंरचना उन्नयन और ईआरपी कार्यान्वयन	20.89																																																																					
10.	एनएच-4 वी और एसएच 54 को 8 लाइन का बनाना	2.00																																																																					
11.	जालना में शुष्क पत्तन का विकास	197.59																																																																					
12.	वाधवन में सैटेलाइट पत्तन का विकास	16.50																																																																					
13.	सौर ऊर्जा संयंत्र का विकास	4.54																																																																					
14.	अतिरिक्त रेल लाइन का निर्माण	5.43																																																																					
15.	जेएनपीटी में उपरि गामी मार्ग का निर्माण	30.16																																																																					
16.	कंटेनर यार्ड का पुनर्निर्माण	15.77																																																																					
17.	अन्य योजना कार्य	43.31																																																																					
	<b>योग क</b>	<b>1319.54</b>																																																																					
ख.	योजनेत्तर कार्य																																																																						
	[विविध सिविल निर्माण, गैस्ट हाउस का नवीकरण, फेंडर्स, फर्नीचर, 5वां कंटेनर टर्मिनल, अतिरिक्त बल्क द्रव बर्थ, कंप्यूटर आदि]	31.46																																																																					
	<b>योग (क+ख)</b>	<b>1351.00</b>																																																																					
2.	<b>फार्म संख्या. 1</b>																																																																						
(i)	फार्म संख्या 1 के क्रमांक 1 (ii) में वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 में	लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार कुल व्यय की गणना करते समय प्रचालन व्यय के																																																																					
(क)	सुविचारित मूल्यहास व्यय में “बीओटी संविदाओं पर व्यय” से संबंधित मूल्यहास भी शामिल प्रतीत होता है, यद्यपि फार्म 1 की टिप्पणी (ख) में यह दर्शाया गया है कि पीएंडएल खाते में दर्शिये गए बीओटी व्यय सुविचार में नहीं लिए गए हैं। इस प्रकार, “बीओटी संविदाओं पर व्यय” को क्रमांक 1(ii) पर	आंकड़ों को गलती से कम करके दिखाया गया और उसी व्यय को भूल से मूल्यहास शीर्ष में जोड़ दिया गया। मूल्यहास सहित प्रचालन व्यय की राशि और बीओटी व्यय के सिवाय इस प्रकार है:																																																																					

	मूल्यहास के आंकड़ों में से निकाल दिया जाना चाहिए।	<div>(रु. लाख में)</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>i</td><td>प्रचालन व्यय</td><td>39669.87</td><td>44757.00</td><td>41253.80</td></tr><tr><td>ii</td><td>मूल्यहास</td><td>6796.81</td><td>6893.96</td><td>7681.97</td></tr><tr><td></td><td>योग</td><td>46466.68</td><td>51651.76</td><td>48935.77</td></tr></table> <p>इसके अतिरिक्त, इसे पुनः ठीक कर दिया गया है और मूल्यहास की अधिक राशि को फिर से सही करके प्रचालन व्ययों में जोड़ दिया गया है और उसकी लेखापरीक्षित वित्तीय लेखाओं से मिला लिया गया है जो इस प्रार है:</p> <div>(रु. लाख में)</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>i</td><td>प्रचालन व्यय</td><td>40453.63</td><td>45624.05</td><td>4267.00</td></tr><tr><td>ii</td><td>मूल्यहास</td><td>6013.06</td><td>6027.71</td><td>6768.29</td></tr><tr><td></td><td>योग</td><td>46466.68</td><td>51651.76</td><td>48935.77</td></tr></table> <p>उक्त सुधार से एआरआर में कोई फर्क नहीं पड़ता।</p>	क्र. सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	i	प्रचालन व्यय	39669.87	44757.00	41253.80	ii	मूल्यहास	6796.81	6893.96	7681.97		योग	46466.68	51651.76	48935.77	क्र. सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	i	प्रचालन व्यय	40453.63	45624.05	4267.00	ii	मूल्यहास	6013.06	6027.71	6768.29		योग	46466.68	51651.76	48935.77
क्र. सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18																																						
i	प्रचालन व्यय	39669.87	44757.00	41253.80																																						
ii	मूल्यहास	6796.81	6893.96	7681.97																																						
	योग	46466.68	51651.76	48935.77																																						
क्र. सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18																																						
i	प्रचालन व्यय	40453.63	45624.05	4267.00																																						
ii	मूल्यहास	6013.06	6027.71	6768.29																																						
	योग	46466.68	51651.76	48935.77																																						
(ख)	एआरआर परिकलन में बीओटी संविदाओं पर व्यय को नहीं लिये जाने के कारण स्पष्ट करें।	बीओटी व्यय को एआरआर परिकलन से अपवर्जित किया जाता है क्योंकि ये जेएनपीटी से मुख्य व्यापारिक कार्यकलापों से संबंधित नहीं होते।																																								
(ii)	‘प्रबंधन और सामान्य प्रशासन’ के कार्यकलापों से संबंधित मूल्यहास को क्रमांक 1(ii) में जोड़ा गया है और साथ ही फार्म - 1 के क्रमांक 1(iii) में प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय के एक भाग के रूप में भी/उसे केवल मूल्यहास शीर्ष में ही जोड़ा जाना चाहिए और इसे प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में से अपवर्जित किया जाना चाहिए।	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की गणना करते समय, उस पर मूल्यहास पर सुविचार नहीं किया जाता क्योंकि इसे फार्म 1 के 1(ii) में अलग से जोड़ा गया है।																																								
(iii)	संपदा संबंधी व्ययों के अंतर्गत आबंटित वित्त और विविध (एफएंडएम) व्यय को देखाने से यह प्रतीत होता है कि यह सेवानिवृत्ति, उपदान, पेंशन, छुट्टी नकदीकरण से संबंधित व्यय ही प्रतीत होते हैं, जैसा कि वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं से देखा जा सकता है। फिर भी, अन्य एफएंडएम व्यय अर्थात् बैंक प्रभार, लांच किराये पर लेना, गैस्ट हाउस व्यय और विविध व्यय को संपदा संबंधी कार्यकलाप को संविभाजित किया गया प्रतीत नहीं होता। उक्त अन्य एफएंडएम व्यय को संपदा संबंधी कार्यकलाप को संविभाजित नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	बैंक प्रभार, लांच किराये पर लेना, गैस्ट हाउस व्यय और विविध व्यय जैसे कुछेक एफएंडएम व्यय संपदा व्यय से संबंधित नहीं होते। इसके सत्यापन के लिए उक्त व्ययों की खाता बही प्रतियां भेजी जा रही हैं। इसलिए, संपदा विभाग से असंबद्ध एफएंडएम व्ययों को संपदा संबंधी व्ययों से अपवर्जित कर दिया गया है।																																								
(iv)	जैसा फार्म नं. 1 क्रमांक 2(iii) (ड) से देखा जाता है, जेएनपीटी ने वर्ष 2016-17 और 2017-18 में मजदूरी संशोधन के प्रावधान के 2/3 के लिए क्रमशः 570.37 लाख रु. ( 855.56 लाख रु. x 2/3) और 2553.33 लाख रु. (3829.99 लाख रु.x 2/3) पर सुविचार किया है। जेएनपीटी उक्त आंकड़ों के समर्थन में गणना प्रस्तुत करे जो वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं में दर्शाये गए आंकड़ों से विधिवत् समाधान किये गए हों।	फार्म नं.1 के क्रमांक 2(iii) में, एक बारगी व्यय का 2/3, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रहपूर्णक भुगतान आदि का बकाया आदि सूचित किया जाना चाहिए। वित्तीय वर्ष 2015-16 में कर्मचारी हितलाभ का बकाया शून्य था। वित्तीय वर्ष																																								

		2016-17 और 2017-18 के लिए कर्मचारी हितलाभ का वकाया क्रमशः 855.56 लाख रु. और 3829.99 लाख रु. था। संबंधित खाताबहियों का खाता प्रतियां सत्यापन के लिए प्रस्तुत है।
(v)	“बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी/पेंशन/छुट्टी नकदीकरण” के लिए वर्ष 2015-16 से 2017-18 हेतु वार्षिक लेखा के अनुसार क्रमशः 12542.06 लाख रु., 34.84 लाख रु. और 44.44 लाख रु. का वित्त और विविध व्यय दर्शाता है। तथापि, प्रपत्र-1 में पेंशन निधि में अंशदान के 2/3वें पर विचार करने से संबंधित गणनाओं से, जेएनपीटी ने उक्त तीन वर्षों के दौरान क्रमशः 1326.75 लाख रु., 416.34 लाख रु. और 682.43 लाख रु. की दर से आधार राशि पर विचार किया दिखाई दिया है जोकि लेखापरीक्षित लेखों से भिन्न है। उक्त अंतर का मिलान किया जाए।	वार्षिक लेखाओं के अनुसार सेवानिवृत्ति लाभ और फार्म नं. 1 में पेंशन निधि को अंशदान के 2/3वें की राशि के बीच मिलान कर लिया गया है और जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत है।
(vi)	<u>कार्यशील पूंजी:</u>  कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.5 के अनुसार, केपिटल पुर्जों से इतर वस्तुसूची पर सीमा और छह माह के औसत उपभोग ईंधनों को अलग रखना, दो माह की संपदा आय पर विविध देनदान शेष, रेलवे टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार और रोकड़ शेष एक माह के रोकड़ व्यय होगा। इस परिपेक्ष्य में, जेएनपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित की विस्तृत गणना भेजे।	
(क)	प्रपत्र 4 में जेएनपीटी द्वारा यथा विश्वास किए गए वर्ष 2017-18 (वर्ष3) के लेखाओं में ईंधन तथा कस्टमाइज्ड पुर्जों के अलावा वस्तुसूची 84.40 लाख है। वार्षिक लेखों में उक्त आंकड़े का संदर्भ दर्शाएं।	वित्तीय वर्ष 2017-18 के वार्षिक लेखाओं का संदर्भ अन्य वस्तुसूची से है जिसमें फार्म नं. 4 में ईंधन और कस्टमाइज्ड पुर्जों के 84.40 लाख रु. शामिल नहीं है, का ब्यौरा जेएनपीटी ने प्रस्तुत किया है।
(ख)	प्रपत्र 4 में जेएनपीटी द्वारा गणना किये गए ग्राह्य रोकड़ शेष के लिए एक माह के रोकड़ व्यय वर्ष 2017-18 (वर्ष3) के लिए 5352.05 लाख रु. है। तथापि, वर्ष 2017-18 के वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार, कुल रोकड़ व्यय अर्थात् वीओटी व्ययों को छोड़कर कुल प्रचालन व्यय और मूल्यहास 61927.29 लाख रु. निकलता है। एक महीने का व्यय 5160.61 लाख रु. है। जेएनपीटी तदनुसार फार्म 1 और 4 में रोकड़ शेष के आंकड़ों की समीक्षा और संशोधन करे।	वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए संशोधित रोकड़ व्यय पहले के 64244.54 लाख रु. के प्रति 65138.23 लाख रु. है क्योंकि फार्म 1 के क्रमांक 1 (ii) में मूल्यहास गलती से जोड़ लिया गया था। रोकड़ व्यय में संशोधन के परिणामस्वरूप, संशोधित एआरआर राशि पहले के 1,18,898.42 लाख रु. के एआरआर के प्रति 1,18,911.07 लाख रु. बनती है। उपरोक्त को देखते हुए, सीआरसी के लिए वृद्धि की दर पूर्व की 22.5633% के स्थान पर 22.5764% होगी। इसी प्रकार वीआरसी में संशोधित वृद्धि दर पहले प्रस्तावित 19.03% की दर के प्रति 19.0458% होगी।
<b>3.</b>	<b><u>प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व आकलन (फार्म नं.3)</u></b>	
(i)	पत्तन देयताओं, पाइलटेज-सह-टोवेज, वर्थ किराया, स्वच्छ जल प्रभार, दांडिक वर्थ किराया प्रभार और चल अग्निशमन सेवा प्रभारों की प्रस्तावित दरे राजस्व आकलन के लिए सुविचार में ली गई तटीय दरें प्रारूप दरमानों में प्रस्तावित दरों से मेल नहीं खातीं। इसलिए जेएनपीटी प्रारूप दरमान में प्रस्तावित करे और प्रारूप दरमानों में प्रस्तावित तटीय दरों के अनुसार फार्म नं. 4 में आय को लेखबद्ध करे।	जेएनपीटी की वैबसाइट में डाले गए प्रस्तावित प्रारूप दरमान की पहले की तटीय दरों के



<div>(ii)</div>	<div>जेएनपीटी ने, पायलेट-सह-टोवेज के राजस्व का आकलन करते समय 30001 से 60000 जीआरटी आकार के पोत के लिए 0.2528 अ.डा. प्रति जीआरटी और 60000 जीआटी से अधिक आकार के पोत के लिए 0.2259 अ.डा. प्रति जीआरटी की मौजूदा दर पर सुविचार किया है, न कि मौजूदा स्लैब-वार दर जो पहले 30000 जीआरटी के लिए 9666 अ.डा. + 0.2582 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त डालर की दर 30001 से 60000 जीआरटी तक के आकार के पोत के लिए है और 60000 जीआरटी आकार के पोत के लिए 17412 अ.डा. पहले 60000 जीआरटी के लिए + 0.2259 अ.डा. प्रति अतिरिक्त जीआरटी के लिए है। इसी प्रकार तटीय पोतों के लिए पाइलटेज-सह-टोवेज से राजस्व के मामले में जेएनपीटी ने मौजूदा दरमानों की स्लैब-वार दरों के स्थान पर मौजूदा राजस्व आकलन के लिए एकल दर पर सुविचार किया है। इसलिए, जेएनपीटी ने मौजूदा दरमानों में स्लैब-वार दरों के अनुसार फार्म नं. 4 में पाइलटेज-सह-टोवेज से राजस्व आकलन की समीक्षा और संशोधन करे।</div>	<div>संशोधित कर दिया गया है। पत्तन देयताओं, पाइलटेज-सह-टोवेज, बर्थ किराया, स्वच्छ जल प्रभार, दांडिक बर्थ किराया प्रभार और चल अग्निशमन सेवा प्रभारों की समतुल्य संशोधित तटीय दरें फार्म नं. 3 के साथ प्रस्तुत हैं।</div>																																	
<div>(iii)</div>	<div>अनुबंधों (प्रपत्र 3 अनुलग्नक क से ण तक) और प्रस्तावित मौजूदा दरमानों में यथा सुविचारित दरों की तुलना करने पर, यह देखा गया है कि अनुबंधों में सुविचारित दरें प्रस्तावित मसौदा दरमान में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित दरों से भिन्न है। उदाहरण के तौर पर, पोत संबंधी प्रभार-पत्तन देयताएं (बल्क पोत, कंटेनर पोत, ऑफशोर पोत) और पाइलटेज जैसे कार्यकलापों की दरों में भिन्नता है जो नीचे दर्शायी जाती है:-</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>दर प्रति जीआरटी (रु. में) प्रस्तावित दरमान के अनुसार</th><th>प्रस्तावित दर प्रति जीआरटी (रु.में) जैसा फार्म 3 के अनुलग्नक-क में यथा सुविचारित</th></tr><tr><td></td><td>तटीय पोत</td><td>तटीय पोत</td></tr><tr><td colspan="3">पत्तन देयता</td></tr><tr><td>बल्क पोत</td><td>9.2674</td><td>5.8683</td></tr><tr><td>कंटेनर पोत</td><td>7.1580</td><td>4.5114</td></tr><tr><td>ऑफ-शोर पोत</td><td>1.5141</td><td>1.5117</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="3">पाइलटेज</td></tr><tr><td>प्रथम 30000 जीआरटी</td><td>15.92</td><td>10.0464</td></tr><tr><td>30000 से अधिक 60000 जीआरटी</td><td>12.76</td><td>8.0347</td></tr><tr><td>60000 जीआरटी से अधिक</td><td>11.16</td><td>7.0349</td></tr></table> <div>पत्तन से अनुरोध है कि सभी मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर सुनिश्चित करने के लिए जहां जरूरत है उसे ठीक करे कि प्रपत्र-3 के अनुबंधों और प्रस्तावित मसौदा दरमान में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में यथा सुविचारित दरें एकसमान है।</div>	विवरण	दर प्रति जीआरटी (रु. में) प्रस्तावित दरमान के अनुसार	प्रस्तावित दर प्रति जीआरटी (रु.में) जैसा फार्म 3 के अनुलग्नक-क में यथा सुविचारित		तटीय पोत	तटीय पोत	पत्तन देयता			बल्क पोत	9.2674	5.8683	कंटेनर पोत	7.1580	4.5114	ऑफ-शोर पोत	1.5141	1.5117				पाइलटेज			प्रथम 30000 जीआरटी	15.92	10.0464	30000 से अधिक 60000 जीआरटी	12.76	8.0347	60000 जीआरटी से अधिक	11.16	7.0349	<div>तटीय प्रारूप दरमान दरों को संशोधित कर दिया गया है और वे अब तटीय दरों के समान हैं, फार्म 3 में यथासुविचारित</div>
विवरण	दर प्रति जीआरटी (रु. में) प्रस्तावित दरमान के अनुसार	प्रस्तावित दर प्रति जीआरटी (रु.में) जैसा फार्म 3 के अनुलग्नक-क में यथा सुविचारित																																	
	तटीय पोत	तटीय पोत																																	
पत्तन देयता																																			
बल्क पोत	9.2674	5.8683																																	
कंटेनर पोत	7.1580	4.5114																																	
ऑफ-शोर पोत	1.5141	1.5117																																	
पाइलटेज																																			
प्रथम 30000 जीआरटी	15.92	10.0464																																	
30000 से अधिक 60000 जीआरटी	12.76	8.0347																																	
60000 जीआरटी से अधिक	11.16	7.0349																																	
<div>(iv)</div>	<div>फार्म नं. 4 के अनुलग्नक क से ण तक में गणितीय/योग संबंधी त्रुटियां पायी गई हैं। उदाहरण के लिए आयात कंटेनरों के मामले में कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी) और ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात कंटेनर) से अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में निम्नलिखित अंतर पाया गया है।</div> <table><tr><th rowspan="3">विवरण</th><th rowspan="3">मौजूदा दर प्रति टीईयू (रु.में)</th><th colspan="3">मात्रा (टीईयू की संख्या में)</th><th rowspan="3">अर्जित होने वाला राजस्व</th><th rowspan="3">फार्म 4 में यथा सुविचारित राजस्व</th><th rowspan="3">अंतर का %</th></tr><tr><th colspan="2">विदेशी</th><th rowspan="2">तटीय</th></tr><tr><th>लदे</th><th>खाली</th></tr><tr><td colspan="2">मौजूदा दर पर</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	विवरण	मौजूदा दर प्रति टीईयू (रु.में)	मात्रा (टीईयू की संख्या में)			अर्जित होने वाला राजस्व	फार्म 4 में यथा सुविचारित राजस्व	अंतर का %	विदेशी		तटीय	लदे	खाली	मौजूदा दर पर								<div>आयात कंटेनरों के मामले में कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी) और ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात कंटेनर) से अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में गणितीय/योग संबंधी कोई त्रुटि नहीं है। तटीय परिकलन सामान्य कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से दोगुना है।</div>												
विवरण	मौजूदा दर प्रति टीईयू (रु.में)			मात्रा (टीईयू की संख्या में)						अर्जित होने वाला राजस्व	फार्म 4 में यथा सुविचारित राजस्व		अंतर का %																						
				विदेशी		तटीय																													
		लदे	खाली																																
मौजूदा दर पर																																			

	<table><tr><td>कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी)</td><td>844</td><td>3,108.50</td><td>1.50</td><td>0</td><td>2,624,840</td><td>5,249,680</td><td>50%</td></tr><tr><td>ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात प्राप्ति)</td><td>844</td><td>1,940.50</td><td>-</td><td>14.00</td><td>1,649,598</td><td>3,299,196</td><td>50%</td></tr><tr><td colspan="8">प्रस्तावित दर पर</td></tr><tr><td>कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी)</td><td>1034.43</td><td>3,108.50</td><td>1.50</td><td>0</td><td>3217□77</td><td>6434181</td><td>50%</td></tr><tr><td>ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात प्राप्ति)</td><td>1034.43</td><td>1,940.50</td><td>-</td><td>14.00</td><td>2021793</td><td>4043603</td><td>50%</td></tr></table>	कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी)	844	3,108.50	1.50	0	2,624,840	5,249,680	50%	ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात प्राप्ति)	844	1,940.50	-	14.00	1,649,598	3,299,196	50%	प्रस्तावित दर पर								कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी)	1034.43	3,108.50	1.50	0	3217□77	6434181	50%	ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात प्राप्ति)	1034.43	1,940.50	-	14.00	2021793	4043603	50%	
कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी)	844	3,108.50	1.50	0	2,624,840	5,249,680	50%																																			
ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात प्राप्ति)	844	1,940.50	-	14.00	1,649,598	3,299,196	50%																																			
प्रस्तावित दर पर																																										
कंटेनर यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी)	1034.43	3,108.50	1.50	0	3217□77	6434181	50%																																			
ट्रक से कंटेनर यार्ड (निर्यात प्राप्ति)	1034.43	1,940.50	-	14.00	2021793	4043603	50%																																			
जेएनपीटी प्रत्येक गणना की समीक्षा और पुनः जांच कर और किसी गणितीय अशुद्धियों से बचने के लिए फार्म 3 में तदनुसार संशोधन करे।																																										
(v)	<p>न तो मौजूदा दरमान में और न ही प्रस्तावित दरमान में जोखिमपूर्ण खाली कंटेनरों के प्रहसतन के लिए अलग से कोई दर निर्धारित नहीं है। तथापि, जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन के राजस्व आकलन से देखा जाता है कि, जेएनपीटी ने जलयान से कंटेनर यार्ड तक लदे कंटेनरों का और इसके विपरीत खाली जोखिमपूर्ण कंटेनर प्रहस्तन के लिए 81प्रतिशत दर पर सुविचार किया गया है। कंटेनर के यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन या इसके विपरीत, प्रहस्तन के मामले में कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या इसके विपरीत (आईसीडी कंटेनर मात्र) और कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्त) प्रहस्तन के मामले में जोखिमपूर्ण लदे कंटेनर की दर के 100% का खाली जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए सुविचार किया गया है। जेएनपीटी अनुमानित/प्रस्तावित दरों पर राजस्व निकालने के लिए सामान्य कंटेनर के लिए अलग से दरों पर सुविचार के स्थान पर खाली जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए अलग से दरों पर सुविचार के कारण स्पष्ट करें। यदि दर अनिवार्य है तो उक्त दर को प्रस्तावित दरमान में शामिल करें।</p>	<p>वर्तमान और प्रस्तावित दरमानों में टिप्पिन्यां यह बताती है कि “जोखिमपूर्ण कंटेनर पर सामान्य लागू प्रभारों से 1.25 गुणा प्रभार लगेगा। उक्त प्रभार प्रभारों के सभी प्रकार पर लागू होगा जैसे प्रहस्तन, ठहराव समय, शट-आऊट आदि।” जोखिमपूर्ण कंटेनर जोखिमपूर्ण लदे कंटेनरों की दरों से निर्भर नहीं होंगे। इस प्रकार, खाली जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए 3828.57 रु. की दर सामान्य कंटेनर के प्रहस्तन की 3062.86 रु. की दर को 1.25 गुणा होती है।</p>																																								
(vi)	<p>प्रपत्र 3 के अनुबंध ट में, “पत्तन परिसर और शैलो वॉटर बर्थ में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार” रूप में शीर्षक दिया गया है जबकि प्रस्तावित दरमान में शीर्षक “पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार” रूप में दर्शाया गया है। दो अलग-अलग स्थानों में अलग-अलग शीर्षक दर्शाने का कारण बताएं।</p>	<p>प्रपत्र 3 के अनुबंध ट में, निर्दिष्ट शीर्षक को “पत्तन परिसर और शैलो वॉटर बर्थ में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभारों के स्थान पर पत्तन परिसरों में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार” रूप में पढ़ा जाए।</p>																																								
(vii)	<p>प्रपत्र 3 के अनुबंध ट में, पत्तन ने निम्नलिखित से होने वाली विराम समय आय का अनुमान नहीं लगाया है:</p> <p>(क) आईसीडी- (आयात/निर्यात और लदे हुए/खाली) सड़कमार्ग/रेल मार्ग द्वारा ले जाए गए।</p> <p>(ख) पोतांतरण- (लदे हुए खाली)</p> <p>(ग) शटआउट - (लदे हुए खाली)</p> <p>(घ) नगर को वापसी - (लदे हुए खाली)</p> <p>जेएनपीटी कृपया पुष्टि करे कि कंटेनरों की उक्त श्रेणियों से वर्ष 2017-18 के दौरान कोई आय नहीं हुई। अन्यथा भी, पत्तन कंटेनरों की उक्त सभी किस्मों पर उपयुक्त आकलन पर विराम समय आय का आकलन करे और उसे प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन में सुविचार में लें।</p>	<p>निम्नलिखित मदों के मामले में मात्रात्मक व्यौरों के अभाव में विराम समय आय का अनुमान लगाना संभव नहीं हैं:-</p> <p>(क) आईसीडी- (आयात/निर्यात और लदे हुए/खाली) सड़कमार्ग/रेल मार्ग द्वारा ले जाए गए।</p> <p>(ख) पोतांतरण- (लदे हुए खाली)</p> <p>(ग) शटआउट - (लदे हुए खाली)</p> <p>(घ) नगर को वापसी - (लदे हुए खाली)</p>																																								
4.	<b>प्रस्तावित दरमान</b>																																									
(i)	महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2018 के कार्यान्वित करने के कार्याकारी दिशानिर्देशों का खंड 10.9 तीन स्लैबों में पाइलटेज और शिफ्टिंग प्रभारों की	विदेशी दरों का प्रस्तावित पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क मौजूदा दरमान में 19.03% की वृद्धि करके																																								

	<p>उगाही के निम्नवत् 3 स्लैब निर्धारित करता है:-</p> <p>(i) 30,000 जीआरटी तक</p> <p>(ii) 30,001 से 60,000 जीआरटी तक</p> <p>(iii) 60,000 जीआरटी से अधिक</p> <p>प्रथम स्लैब की यूनिट दर में 20 प्रतिशत की घटौती दूसरे स्लैब (यानी 30001 से 60,000) को प्रभावित करता है और प्रथम स्लैब की यूनिट दर पर 30 प्रतिशत की घटौती संवर्धनकारी जीआरटी पर को तीसरे स्लैब (60000 जीआरटी से अधिक) को प्रभावित करेगी।</p> <p>तथापि, जेएनपीटी ने प्रस्तावित प्रारूप दरमान में पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क की अनुसूची में पोत के कुल जीआरटी पर प्रथम स्लैब को यूनिट दर पर 20 प्रतिशत और 30 प्रतिशत की घटौती का प्रस्ताव किया है न कि संबंधित सलैबों के संवर्धनकारी जीआरटी पर ग्राह्य घटौती को लागू करके। विसंगति का ब्यौरा इस प्रकार है:-</p> <p>क. पाइलटेज-सह-टोवेज अनुसूची</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र. सं.</th><th rowspan="2">पोत का आकार (जीआरटी)</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी प्रारूप प्रस्तावित दरमान के अनुसार</th><th colspan="2">कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 10.9 के अनुसार सुविचारित दर</th></tr><tr><th>विदेशगामी पोत (अ.डा. में)</th><th>तटीय पोत (रु.में)</th><th>विदेशगामी पोत (अ.डा. में)</th><th>तटीय पोत (रु.में)</th></tr><tr><td>1.</td><td>30000 जीआरटी तक</td><td>0.3835</td><td>15.92</td><td>0.3835</td><td>15.92</td></tr><tr><td>2</td><td>30001 से 60000 जीआरटी तक</td><td>0.3073</td><td>12.76</td><td>11505 प्रथम 30000 जीआरटी तक + 0.3068 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए</td><td>477600 /- प्रथम 30000 जीआरटी तक + 12.74 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए</td></tr><tr><td>3</td><td>60000 जीआरटी से अधिक</td><td>0.2689</td><td>11.16</td><td>20709 पथम 60000 जीआरटी तक + 0.2685 अ.डा.प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए</td><td>8,59,800/- पथम 60000 जीआरटी के लिए + 11.14 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए</td></tr></table> <p>जेएनपीटी दरमान में शुद्ध सुधार करे और संशोधित प्रारूप दरमान प्रस्तुत करे। जेएनपीटी को फार्म नं.4 में प्रस्तावित की जाने वाली संशोधित स्लैब वार पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क के अनुसार पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क से आय का आकलन भी संशोधित करना होगा।</p>	क्र. सं.	पोत का आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी प्रारूप प्रस्तावित दरमान के अनुसार		कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 10.9 के अनुसार सुविचारित दर		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु.में)	1.	30000 जीआरटी तक	0.3835	15.92	0.3835	15.92	2	30001 से 60000 जीआरटी तक	0.3073	12.76	11505 प्रथम 30000 जीआरटी तक + 0.3068 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	477600 /- प्रथम 30000 जीआरटी तक + 12.74 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	3	60000 जीआरटी से अधिक	0.2689	11.16	20709 पथम 60000 जीआरटी तक + 0.2685 अ.डा.प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	8,59,800/- पथम 60000 जीआरटी के लिए + 11.14 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	<p>परिकलित किया गया है। 30000 से 60000 जीआरटी के बीच पोत के आकार के लिए प्रस्तावित दरमान 0.3073 डालर है जो प्रभावी छूट के भूल 0.3835 डालर की आधार दर पर 19.87% की प्रभावी छूट दर बनती है। इसी प्रकार 60000 जीआरटी से अधिक के जीआरटी वाले पोत के लिए प्रस्तावित दरमान 0.2689 डालर है जो मूल आधार दर 0.3835 डालर का 29.88 प्रतिशत छूट दर का 29.88 प्रतिशत बनती है। इस प्रकार तटीय दर मौजूदा दरमानों में 19.03 प्रतिशत की वृद्धि द्वारा परिकलित की गई है। 30000 से 60000 जीआरटी के बीच के पोत के लिए प्रस्तावित दरमान 8.0347 रु. है जो मूल आधार पर 10.0464 रु. पर 20.024 प्रतिशत की प्रभावी छूट बनती है। 60000 से अधिक के जीआरटी वाले पोत के लिए प्रस्तावित दरमान 7.0349 रु. है जो मूल आधार दर 10.0464 रु. का 29.975 प्रतिशत की प्रभावी छूट दर निकलती है।</p> <p>इस प्रकार, प्रस्तावित दरमान महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2018 के कार्यान्वित करने के कार्याकारी दिशानिर्देशों का खंड 10.9 के अनुरूप हैं।</p>
क्र. सं.	पोत का आकार (जीआरटी)			दर प्रति जीआरटी प्रारूप प्रस्तावित दरमान के अनुसार		कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 10.9 के अनुसार सुविचारित दर																								
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु.में)																									
1.	30000 जीआरटी तक	0.3835	15.92	0.3835	15.92																									
2	30001 से 60000 जीआरटी तक	0.3073	12.76	11505 प्रथम 30000 जीआरटी तक + 0.3068 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	477600 /- प्रथम 30000 जीआरटी तक + 12.74 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए																									
3	60000 जीआरटी से अधिक	0.2689	11.16	20709 पथम 60000 जीआरटी तक + 0.2685 अ.डा.प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	8,59,800/- पथम 60000 जीआरटी के लिए + 11.14 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए																									
(ii)	<p>मौजूदा अनुमोदित दरमान में, जेएनपीटी शैलो जल वर्ध (खंड 5.2 की मद संख्या 1(ii) में द्रव कार्गो घाट शुल्क प्रभार अनुसूची के अंतर्गत सभी प्रकार के अम्लों के लिए समान घाटशुल्क दर निर्धारित है। प्रस्तावित प्रारूप दरमान में मौजूदा दरमान में “हर प्रकार के अम्ल” के स्थान पर “एसेटिक एसिड” के लिए घाटशुल्क दर का प्रस्ताव जेएनपीटी कार्गो मद के विवरण में आशोधन के कारण बताये।</p>	<p>संशोधित प्रस्तावित दरमान में इसे आशोधित कर दिया गया है।</p>																												
(iii)	<p>शुल्क बल्क और सामान्य कार्गो की घाटशुल्क अनुसूची में मद संख्या 26 के नाम को मौजूदा अनुमोदित दरमान में “स्टील स्लैब/स्टील बिलेट्स/स्टील प्लेट” के साथान पर “स्टील स्लैब/ स्टील बिलट्स प्लेट” के रूप में आशोधित कर दिया</p>	<p>संशोधित प्रस्तावित दरमान में इसे आशोधित कर दिया गया है।</p>																												

	गया है। जेएनपीटी घाटशुल्क अनुसूची में मौजूद विवरण से 'स्टील प्लेट' को हटाने के कारण बताएं।									
(iv)	जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरमान में शैलो जल वर्थ से द्रव कार्गो को घाटशुल्क प्रभार अनुसूची से “(viii) ‘वीएएम’ (ix) अन्य अलाभकर” नामक दो प्रशुल्क मदों को विलुप्त कर दिया है। जेएनपीटी शैली वर्थ जल में द्रव्य कार्गो घाटशुल्क प्रभारों में इन मदों को विलुप्त करने के कारण बताएं।	संशोधित प्रस्तावित दरमान में इसे आशोधित कर दिया गया है।								
(v)	जेएनपीटी और अन्य टर्मिनलों के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल अंतरण प्रक्रिया और प्रभारों से संबंधित खंड. 3.3.6 क (i) व (ii) और (ख) (i) को प्रस्तावित प्रारूप दरमान में आशोधित कर दिया गया है। जेएनपीटी उक्त खंडों में प्रस्तावित आशोधन को स्पष्ट करे और औचित्य भी बताएं।	पत्तन यार्ड में ई-आरटीजीसी आरंभ होने के कारण, पत्तन केवल एक प्रचालन कर रहा है वह निर्यात/आयात कंटेनर का चाहे लिफ्ट-ऑन हो या लिफ्ट-ऑफ। इसलिए पत्तन ने टीपी पोतांतरण प्रहस्तन के अंतर टर्मिनल अंतरण का टीपी प्रभारों का 50% के समान + निर्यात कंटेनरों के मामले में एक लिफ्ट-ऑफ तथा आयात कंटेनरों के मामले में एक लिफ्ट-ऑफ की टीपी के 50% के समान अंतर टर्मिनल अंतरण का सुझाव दिया है।								
(vi)	जेएनपीटी प्रस्तावित प्रारूप दरमानों को आशोधित करना होगा, क्योंकि राजस्व आकलन और एआरआर में उक्त टिप्पणियों के मद्देनजर परिवर्तन हो सकता है।	<div>संशोधित प्रस्तावित दरमान के खंड 5.2 में रसायन श्रेणी के अंतर्गत निम्नलिखित नई कार्गो मद जोड़ी गई है:</div> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>प्रशुल्क श्रेणी/ कार्गो मद</th><th>विदेशी दर प्रति एमटी (रु.में)</th><th>तटीय दर प्रति मीट्रिक टन में (रु. में)</th></tr><tr><td>(vi)</td><td>लाइनियर अल्काइल बेंजोलीन</td><td>171.8</td><td>103.08</td></tr></table> <div>यह प्रस्तावित संशोधित दरमान में नई जोड़ी गई रसायन मद है। अतः फार्म 3 में राजस्व आकलन पर सुविचार नहीं किया गया।</div>	क्र. सं.	प्रशुल्क श्रेणी/ कार्गो मद	विदेशी दर प्रति एमटी (रु.में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन में (रु. में)	(vi)	लाइनियर अल्काइल बेंजोलीन	171.8	103.08
क्र. सं.	प्रशुल्क श्रेणी/ कार्गो मद	विदेशी दर प्रति एमटी (रु.में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन में (रु. में)							
(vi)	लाइनियर अल्काइल बेंजोलीन	171.8	103.08							

7.2. अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण भेजते समय ऊपर की चर्चा के अनुसार संशोधन करते हुए जेएनपीटी ने संशोधित दरमान प्रस्तुत किया।

8.1. इसके अतिरिक्त जेएनपीटी ने 16 जनवरी 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये:-

- मैसर्स इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) उथले जल में बंकरिंग कार्यकलाप करने जा रहा है। चूंकि जेएनपीटी के प्रशुल्क में उथले जल वर्थ में प्रहस्तित किये जाने वाले एचएसडी के लिए कोई घाटशुल्क दर उपलब्ध नहीं है, इसलिए यह निर्णय लिया गया है कि द्रव्य कार्गो जेटी, जेएनपीटी पर एचएसडी के लिए बीपीसीएल प्रशुल्क के अनुसार घाट शुल्क प्रभार वसूल किये जाएं।
- प्राधिकरण ने 20 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल के द्वारा जेएनपीटी की बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव्य कार्गो जेटी के प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित किये थे जो 21 मार्च, 2017 से प्रभावी हुए। उक्त आदेश के अनुसार, एचएसडी, एफओ बेस तेल, सीबीएफएस, एएचई के लिए प्रशुल्क श्रेणी विदेशगामी पोत और तटीय पोत के लिए 77.79 रु. प्रति मीट्रिक टन है।
- बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव्य कार्गो जेटी जेएनपी पत्तन क्षेत्र के भीतर ही जेएनपी उथला जल वर्थ के निकटतम टर्मिनल है, अतः जेएनपीटी प्रशुल्क में बीपीसीएल की ही दरों की वसूली का निम्नवत् प्रस्ताव किया जाता है:

प्रशुल्क श्रेणी/कार्गो मद	विदेशी दर प्रति एमटी (रु.में)	तटीय दर प्रति एमटी (रु.में)
एचएसडी	77.79	77.79

8.2. इस प्रकार जेएनपीटी ने प्रस्तावित दर के अनुमोदन का अनुरोध किया है।

9 इस मामले में संयुक्त सुनवाई संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए निवेदनों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के हवाले से निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के दरमान पिछली बार 4 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी द्वारा संशोधित किये गए थे। उक्त आदेश के अनुसार, पोत संबंधी प्रभारों में 21 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी, कंटेनर और कार्गो संबंधी प्रभारों में (द्रव कार्गो को छोड़कर) 16 प्रतिशत और द्रव कार्गो प्रभारों में 5 प्रतिशत की वृद्धि की गई। तथापि, जेएनपीटी ने सूचित किया है कि उसने वीआरसी में वृद्धि को 01 जून 2017 से प्रभावी किया और कंटेनर तथा बल्क कार्गो प्रहस्तन में यातायात संबंधी बाधाओं के कारण इसने 2014 में अनुमोदित दरमानों के अनुसार ही प्रभार वसूलना जारी रखा। जनवरी 2017 के आदेश के अनुसार जेएनपीटी के अनुमोदित दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 की समाप्त हो गई है। जेएनपीटी के उक्त मौजूदा दरमानों की वैधता सितंबर, 2019 तक बढ़ा दी गई थी। इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के साथ आया है। जेएनपीटी के प्रस्ताव को उसके न्यासी मंडलन का अनुमोदन प्राप्त है।
- (ii) पोत परिवहन मंत्रालय (एम ओ एस) ने अपने 26 दिसंबर, 2018 के पत्र संख्या आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी के द्वारा महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत 01 अप्रैल, 2019 से प्रभावी महापत्तन न्यासों में संशोधन के लिए अपेक्षित दरमानों के निर्धारण के लिए "महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण की प्रशुल्क नीति 2018" जारी की, जो भारत के राजपत्र में 16 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 17 में अधिसूचित हुई। तत्पश्चात्, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 30 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 29 में अधिसूचित किए गए। इस प्रकार, जेएनपीटी द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिये दायर प्रस्ताव प्रशुल्क नीति 2018 और कार्यकारी दिशानिर्देशों म्र अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार है।
- (iii) जेएनपीटी ने अपना आरंभिक प्रस्ताव सितंबर, 2019 में दायर किया था। बाद में फरवरी 2020 में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय जेएनपीटी ने कुछेक गणना संबंधी अशुद्धियों को, जो उसके द्वारा प्रस्तुत आरंभिक प्रस्ताव में पाई गई थी, सुधार करके करते हुए नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया अपने दरमानों में कुछेक संशोधन गणनाओं में संशोधन का, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरमानों में पत्तन द्वारा चाही गई प्रतिशत वृद्धि पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा। इस प्रकार सितंबर, 2019 और फरवरी 2020 में जेएनपीटी द्वारा दायर प्रस्तावों और मामले की प्रक्रिया के दौरान पत्तन द्वारा किये गए निवेदनों के साथ इस विश्लेषण में सुविचार में लिये गए हैं।
- (iv) (क) प्रशुल्क नीति 2018 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास (एमपीटी) से एआरआर का निर्धारण करने की अपेक्षा रखता है जो तीन वर्षों के (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के अंतिम लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत होता है और यह प्रशुल्क नीति 2018 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित कुछेक अपवर्जनों के अधीन होता है तथा जमा नियोजित पूंजी पर तथा वाई3 के 31 मार्च को पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य सहित, 16% प्रतिफल होता है जिसे व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित किया गया होना चाहिए।
- (ख) जेएनपीटी ने प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.1 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसरण में तीन वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं अर्थात् 2015-16 (वर्ष1), 2016-17 (वर्ष) और 2017-18 (वर्ष3) के आधार पर एआरआर का आकलन किया है। जेएनपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत वार्षिक व्यय निकालने के लिए अस्वीकार्य नहीं खर्चों को अपवर्जित कर दिया है। जेएनपीटी द्वारा आकलित एआरआर को व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया गया है। जेएनपीटी द्वारा किये निम्नलिखित समायोजन प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2. और कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुरूप हैं जिन पर एआरआर के परिकलन में किये जाने वाले आशोधनों के साथ-साथ चर्चा में विशिष्ट उल्लेख किया जाना है, निम्नवत् है:-
- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2018 के खंड 2.2(i) और कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसार, जेएनपीटी ने संपदा कार्यकलापों अर्थात् संपदा कार्यकलाप से संबंधित प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित) आबंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीए) तथा वित्तीय व विविध व्यय को अपवर्जित किया है।
- (ii) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2(ii) और कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसार ऋणों पर व्याज को अपवर्जित किया गया है।

(iii) पत्तन रेल सेवाओं के प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किये जाते। इन्हें रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। इस बारे में, अन्य महापत्तन न्यासों के प्रशुल्कों की समीक्षा करते समय, एआरआर के निर्धारण करते समय रेलवे की आय पर रेलवे के व्यय की अधिकता पर सुविचार किया जाता है। जेएनपीटी के मामले में, वार्षिक लेखाओं में रेलवे की कोई आय नहीं दर्शायी गई है। इसलिए, 121.42 लाख रु. प्रति वर्ष तक का रेल कार्यकलाप व्यय एआरआर का एक भाग बनता है। रेलवे कार्यकलाप व्यय मूल्यहास व्यय है।

(iv) प्रशुल्क नीति 2018 और कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2(iii) के अनुसार एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी बकाया राशि, पेंशन/ग्रेच्युटी, मजदूरी संशोधन से होने वाले एक्स-ग्रेशिया भुगतान आदि का 1/3वां वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से शामिल किया जाना है। इसी प्रकार, पेंशन निधि में अंशदान का 1/3वां एआरआर की गणना के लिए शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 2/3वां एआरआर परिकलन में अलग रखा जाना है।

इस संबंध में, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2016-17 और 2017-18 के दौरान 570.37 लाख रु. और 2553.33 लाख रु. की राशि मजदूरी संशोधन के प्रावधानों के 2/3वें भाग का अपवर्जन किया है। चूंकि, वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए जेएनपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में उक्त राशि नहीं पायी गई है और वे प्रावधान किस्म की हैं, उन्हें एआरआर परिकलन में अपवर्जन के लिए सुविचार में नहीं लिया जाता।

इस प्रकार, जेएनपीटी ने पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि जैसी अधिवर्षिता निधि को 2/3वें के योगदान के रूप में वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान 8751.17 लाख रु., 277.56 लाख रु. और 454.95 लाख रु. की राशि को एआरआर से अपवर्जन के लिए सुविचार में लिया है। लेखाओं पर टिप्पणियों के अनुसार जेएनपीटी ने इन निधियों में कोई योगदान नहीं किया है क्योंकि निधियों में इन देयताओं को संभालने के लिए पर्याप्त शेष राशियां हैं। जेएनपीटी द्वारा अपवर्जित की गई राशि लेखाओं में वास्तविक बुक की गई राशि व्यय प्रतीत होती हैं। इसलिए, इसे एआरआर परिकलन से अपवर्जन के लिए सुविचार में नहीं लिया जाता।

(v) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2.(iv) और कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2.(iv) के अनुसार, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय परंतु परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत की सीमा तक ही एआरआर गणना में सुविचारित किया जाएगा। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना सही प्रतीत होती है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा और विश्लेषण में सुविचारित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की राशि में भिन्नता है जो जेएनपीटी और विश्लेषण में सुविचारित प्रचालन व्ययों भिन्नता के कारण है।

(vi) प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.2(v) के अनुसार, कैप्टिव बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्ययों को एआरआर के परिकलन से अपवर्जित किया जाना है। जेएनपीटी ने कैप्टिव बर्थों की किसी मौजूदगी को नहीं दर्शाया है।

(vii) जेएनपीटी ने, एआरआर से बीओटी संविदाओं से संबंधित व्ययों को इस आधार पर कि ये जेएनपीटी के मुख्य व्यापारिक कार्यकलापों से संबंधित नहीं हैं। इस बारे में पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।

(viii) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.3 और कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसरण में और पूर्वगामी पैराओं में की गई चर्चा के अनुसार किये गए आशोधनों के आधार पर जेएनपीटी द्वारा यथा आकलित 576.23 करोड़ रु. के स्थान पर संशोधित औसत व्यय 619.14 करोड़ रु. निकलता है।

(v) जेएनपीटी ने कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.4 में निर्धारित उपबंधों के अनुरूप नियोजित पूंजी निकाली है। जेएनपीटी ने 31 मार्च 2018 को निवल स्थायी परिसंपत्तियां जमा पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य को सुविचार में लिया है जैसा लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है।

जेएनपीटी ने संपदा कार्यकलापों से संबंधित स्थायी आस्तियों को तथा बीओटी प्रचालक को अंतरित स्थायी आस्तियों के निवल मूल्य को 31 मार्च 2018 को नियोजित पूंजी से अपवर्जित किया है। इस पर भरोसा किया जाता है।

(vi) कार्यशील पूंजी में मालसूची विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल हैं।

कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, पूंजीगत पुर्जों को छोड़कर मालसूची के मामले में, सीमा 6 माह का औसत उपभोग है। जेएनपीटी ने 42.20 लाख रु. की माल सूची पर सुविचार किया है, जो लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 6 माह का औसत उपभोग है, अतः भरोसा किया जाता है।

ऐसा प्रतीत होता है कि जेएनपीटी द्वारा परिकलित रोकड़ शेष मासिक रोकड़ व्यय, मूल्यहास रहित, परंतु संपदा कार्यकलापों के रोकड़ व्ययों को जोड़कर किया गया है। रोकड़ शेष को, संपदा कार्यकलापों से संबंधित रोकड़ व्ययों की अपवर्जित करके एक महीने के रोकड़ व्ययों पर सुविचार करने के लिए पुनर्गणना की गई है और जो जेएनपीटी द्वारा यथाआकलित 53.52 करोड़ रु. के प्रति 50.06 करोड़ रु. बनते हैं।

20.66 करोड़ रु. के विविध देनदारों को पत्तन द्वारा कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार परिकलित किया गया है। लेखापरीक्षित लेखाओं में दर्शायी गई 12395.43 लाख रु. की संपदा आय को जेएनपीटी द्वारा प्रतिमानों के अनुसार 2 माह की आय निकालने के लिए सुविचार में लिया गया है।

(vii) 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिफल को ऊपर संशोधित नियोजित पूंजी पर 3550.79 करोड़ रु. निकाला गया है जिसे एआरआर परिकलन में सुविचार में लिया गया है। जबकि जेएनपीटी द्वारा नियोजित पूंजी पर 3554.25 करोड़ रु. सुविचार में लिये गए थे।

(viii) एआरआर में तीन वित्तीय वर्षों 2015-16 से 2017-18 के व्यय की औसत 619.14 करोड़ रु जमा 16% नियोजित पूंजी पर 568.73 करोड़ रु प्रतिफल शामिल है और इस प्रकार कुल मिलाकर 31 मार्च 2018 को 1187.26 करोड़ रु होता है न कि पत्तन द्वारा यथा निर्धारित 1144.91 करोड़ रु।

इसके अतिरिक्त, कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार उक्त एआरआर को वर्ष 2018-19 के लिए लागू 3.45% पर थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100% पर सूचकांकन करना भी जरूरी है।

यह भी बताया जाता है कि संदर्भाधीन मामले में आदेश पारित करने में लगने वाले समय, उस आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना और जेएनपीटी के संशोधित दरमानों के कार्यान्वित होने में लगने वाले समय को देखते हुए यह संभावना है कि जेएनपीटी के संशोधित दरमान वर्ष 2020-21 की प्रथम तिमाही में या दूसरी तिमाही के आरम्भ में ही प्रभावित हों। इस स्थिति को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण 2018-19 के सूचकांकित एआरआर पर जेएनपीटी के परिकलित एआरआर पर 4.26% का अतिरिक्त वृद्धि गुणक लागू करने को प्रवृत्त है। ऐसी पद्धति कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में अपनायी गई है जिसे 20 फरवरी के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2019-केओपीटी के द्वारा निपटाया गया।

(ix) पत्तन द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की अंतिम विस्तृत गणना जिसे चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, विश्वास किया जाता है जो ऊपर के पैराओं में चर्चा किये गये मामूली से आशोधनों के अधीन है। हमारे द्वारा यथा आशोधित संशोधित एआरआर परिकलन **अनुलग्नक** पर संलग्न है।

(x) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सार नीचे दिया जाता है:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन	लागत विवरण में यथा आकलित
1.	वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत व्यय।	576.23	619.14
2.	31.03.2018 को नियोजित पूंजी,	3554.25	3550.79
3.	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	568.68	568.13
4.	31 मार्च, 2018 को एआरआर (4=1+3)	1144.91	1187.27
5.	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर एआरआर में सूचकांकन (3.45%)	1188.98	1228.23

6.	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर एआरआर में सूचकांकन (4.26%)	-	1280.55
7.	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	1188.98	1188.98

- (xi) (क) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यास को वाणिज्य निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों के अनुरूप दरें निर्धारण करने की छूट प्राप्त है और कि सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करने जो व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हों।
- पत्तन ने राजस्व आकलन की विस्तृत गणना दी है और 2017-18 में प्रहस्तित यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद को दर्शाया है, जैसा कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.9 के अनुसार अपेक्षित है। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, दरमान तैयार करने के लिए, जेएनपीटी ने वर्ष 2018-19 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात को बल्क और द्रव कार्गो को टनों में, कंटेनरों को टीईयू में और पोतों की जीआरटी पर सुविचार करके प्रस्तावित दरमान अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित किये हैं। राजस्व आकलन विवरण व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित है।
- (ख) प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय, जेएनपीटी ने सामान्यतः पोत संबंधी प्रभागों में लगभग 19% और कंटेनर तथा बल्क कार्गो से संबंधित प्रभागों में, 22.56% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। कंटेनर और बल्क कार्गो संबंधी प्रभागों में प्रस्तावित वृद्धि वर्ष 2014 में अनुमोदित दरों पर है। उक्त स्थिति के आधार पर, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर जेएनपीटी द्वारा निकाला गया राजस्व आकलन 1188.98 करोड़ रु. है। यह 1280.55 करोड़ रु. के अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से कम है और इस प्रकार, 91.57 करोड़ रु. का अनकवर अंतर रह जाता है।
- (ग) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यास को वाणिज्य निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों के अनुरूप दरें निर्धारण करने और कि सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करने की छूट प्राप्त है जो व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हों। प्रस्तावित प्रशुल्क पर जेएनपीटी द्वारा किया गया राजस्व आकलन अधिकतम एआरआर के भीतर है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व आकलन व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् सत्यापित है। अतः यह प्राधिकरण, जेएनपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है।
- (xii) प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों ने जेएनपीटी द्वारा अपने दरमानों में की गई प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति की है। इस संबंध में, पत्तन का कहना है कि कार्गो संबंधी प्रभागों में प्रशुल्क वृद्धि लगभग 16 प्रतिशत है जैसी कि वर्ष 2017 में जेएनपीटी के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने मंजूर की थी और तब व्यापार के हितलाभ में पत्तन ने उसे लागू नहीं किया था। पत्तन का यह भी कहना है कि पिछले संशोधन के समय से विभिन्न निवेश लागतों में वृद्धि हो गई है और इस प्रकार, प्रस्तावित वृद्धि को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है, ताकि पत्तन जेएनपीटी की अवसंरचनात्मक जरूरतों को पूरा करने के लिए विभिन्न कदम उठा सके। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर उत्तर देते समय, जेएनपीटी ने यह भी बताया कि प्रशुल्क संशोधन अंततोगत्वा राजस्व में संवृद्धि के लिए है, प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव को आगे बढ़ाया जाये। यदि उभर रही बाजार की स्थितियों की मांग होगी उपरि संशोधन के आस्थगन की जरूरत है या संशोधित दरों पर रियायत दी जाए, व्यापार वृद्धि के लिए अथवा मौजूदा व्यापार को संपोषित करने के लिए ऐसे प्रस्ताव के संबंध में पत्तन के न्यासी मंडल को उपयुक्त समय पर निर्णय लेना होता है। यह ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी द्वारा वर्तमान सामान्य संशोधन में चाही गई पोत संबंधी प्रभागों और कार्गो संबंधी प्रभागों में वृद्धि के कारण राजस्व आकलन अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व प्रतिफल से कम है। यहां यह उल्लेख करना भी समीचीन होगा कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.1 दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं। जेएनपीटी को यह शिथिलता प्राप्त है कि वे मद दरें प्रभारित कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, जेएनपीटी को यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया जाता है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की हानि नहीं हो।



- (xiii) प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1. में अंतर्विष्ट अनुवद्धताओं के अनुरूप टिप्पणी संख्या 1.2 (viii) (ख) में जेएनपीटी द्वारा निर्धारित की गई 15% दांडिक व्याज की दर अनुमोदित की जाती है।
- (xiv) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमानों का भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तनों के प्रति 100% की सीमा तक स्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकन किया जायेगा। दरमानों का ऐसा समायोजन, प्रत्येक वर्ष होगा और समंजित दरमान संगत वर्ष के 01 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100% पर दरमानों में वार्षिक सूचकांकन लागू होगा वशर्ते महापत्तन न्यास द्वारा निष्पादन मानकों को प्राप्त किया जाये, सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा पूरे किए गए निष्पादन मानकों के अधीन होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जायेगी। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वर्तमान मामले में वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए दरमानों के निकालने के प्रयोजन से सूचकांकन एआरआर पर विचार कर लिया गया है। दरमानों में आगामी वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2020 से लागू होगा वशर्ते कि वर्ष 2019-20 में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये जाएं। जेएनपीटी द्वारा दरमानों में प्रस्तावित टिप्पणी को इस प्रकार आशोधित किया जाता है कि चूंकि जेएनपीटी के संशोधित दरमान मई, 2020 के बाद ही प्रभावी हो पायेंगे जेएनपीटी संशोधन-पूर्व प्रशुल्क पर 01 मई 2020 से सूचकांकन गुणक लागू करेगा वशर्ते जेएनपीटी वर्ष 2019-20 के लिये निष्पादन मानक प्राप्त कर ले। जब इस आदेश द्वारा यथा अनुमोदित दरमान प्रभावी होंगे, तब जेएनपीटी उन प्रशुल्कों पर ऐसी तारीख से सूचकांकन गुणक लागू करेगा जिस तारीख से संशोधित दरमान प्रभावी होंगे, वशर्ते जेएनपीटी वर्ष 2019-20 के लिये निष्पादन मानक प्राप्त कर ले। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन 01 मई, 2020 से होगा वशर्ते कि जेएनपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर लें। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किये जाते तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमानों में सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति 2018 अनुवद्ध करती है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर स्वतः ही हो जाएगा। इसके लिए, महापत्तन न्यास को इस प्राधिकरण से संपर्क करने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता के उद्देश्य से, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह कलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित प्रयोक्ताओं और साथ ही इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा अनुवद्ध स्तर की 01 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की घोषणा करें। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिये जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% पर इस दरमान में निर्धारित दरों को संगत वर्ष की 01 मई से स्वतः सूचकांकित कर सकता है और सूचकांकित दरमान लागू करने की सूचना जेएनपीटी संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को देगा।
- (xv) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.1 के अनुसार महापत्तन न्यास औसत शिप बर्थ दिवस के हवाले से और कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत मूव प्रति घंटा के हवाले से निष्पादन मानकों का निर्धारण करेंगे। कार्गो वार शिप बर्थ दिवस निर्धारित करना आवश्यक नहीं है। इसके स्थान पर महापत्तन न्यास समग्र औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादनका प्रस्ताव किया जा सकता है। पोत साइड सेवाओं के लिए पत्तन पोतों के औसत टर्नअराउंड समय और पोतों के औसत बर्थिंग पूर्व समय और अन्य कोई प्रतिमान जिसे पत्तन द्वारा संगत पाया जाता है, के हवाले से निष्पादन मानक निर्धारित करेंगे।

जेएनपीटी ने जेएनपीटी के पिछले आदेश में अनुमोदित निष्पादन मानकों के स्तर को बनाये रखा है। प्रशुल्क नीति 2018 निष्पादन मानकों को प्रस्तावित करने के लिए कोई विधि अथवा आधार निर्धारित नहीं करती।

इसलिए निष्पादन मानकों को जारी रखने के जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि, पत्तन द्वारा वचनबद्ध निष्पादन मानकों को पत्तन परिसर के भीतर पत्तन द्वारा अपने ही उपकरणों से वास्तव में किये जा रहे प्रचालनों के लिए सुविचारित है और यह पत्तन द्वारा अधिकृत और उनके अपने ही उपस्करों के साथ निजी सेवा प्रदाता पर लागू नहीं होगा जिनके लिए अलग से उनसे संबंधी आदेशों में बेंचमार्क निष्पादन मानक निर्धारित है वही लागू होंगे।

- (xvi) जेएनपीटी और अन्य टर्मिनल के बीच कंटेनरों के पोतांतरण के अंतर टर्मिनल अंतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभारों से संबंधित खंड 3.3.6 क (i) व (ii) और (ख) (i) को प्रस्तावित दरमानों में आशोधित कर दिया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी ने बताया है कि पत्तन यार्ड में ई-आरटीजीसी लागू होने के कारण आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए पत्तन केवल एक ही प्रचालन करता है या तो लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट-ऑफ। इसलिए, बताया जाता है कि जेएनपीटी ने उक्त टिप्पणियों में संशोधनों के प्रस्ताव किये हैं। चूंकि किसी भी बीओटी प्रचालक ने (वे भी संबंधित हैं) और प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित संशोधनों पर कोई आपत्ति नहीं की है, पत्तन द्वारा यथा संशोधित टिप्पणियां अनुमोदित की जाती हैं।
- (xvii) इस प्राधिकरण ने 16 मई 2017 को एक आदेश संख्या टीएएमपी/10/2017-जेएनपीटी और उसमें सीधे पत्तन सुपुर्दगी कंटेनर प्रहस्तन के प्रभार नियत किये थे। डीपीडी कंटेनरों के 20' के लिए 1686/-र. और 40' कंटेनर के लिए 2532/- रु. की प्रहस्तन दर धारित रखते समय, जैसा उक्त संदर्भित आदेश में अनुमोदित किये गए थे, जेएनपीटी ने अंतरण प्रभारों की उगाही लागू की है कि यदि डीपीडी कंटेनर 48 घंटे के बाद सीएफएस को अंतरित किया जाता है अथवा जब कंटेनर को डीपीडी घोषित कर दिया जाता है और सीएफएस को 48 घंटे पहले ही अंतरित कर दिया जाता है। चूंकि अंतरण कार्यकलाप निहित है, प्रस्तावित अंतरण प्रभार अनुमोदित है।
- (xviii) प्राधिकरण ने हाल ही में दिनांक 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी के माध्यम से, सभी महापत्तन न्यासों और वहां प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों को डीएमआईसीडीसी की संभार तंत्र डाटा बैंक (एलडीबी) परियोजना हेतु संशोधित अनिवार्य उपयोगकर्ता प्रभार (एमयूसी) अनुमोदित किए हैं।  
इसलिए, सभी महापत्तनों और बी.ओ.टी. टर्मिनलों द्वारा सामान्य अंगीकरण हेतु इस प्राधिकरण द्वारा दो वर्षों की अवधि के लिए अनुमोदित डी.एम.आई.सी.डी.सी. द्वारा दी गई संभार-तंत्र डेटा बैंक सेवा हेतु कंटेनरों पर संशोधित एम.यू.सी., जे.एन.पी.टी. के मामले में भी लागू होगा। इस संबंध में पत्तन द्वारा अपने दरमान में एक उपयुक्त नोट का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया जाता है।
- (xix) संदर्भाधीन मामले की संक्रिया के दौरान, जेएनपीटी ने यह संसूचित किया है कि मैसर्ज इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) उथले जल में बंकरिंग कार्यकलाप करने जा रहा है। चूंकि जेएनपीटी के प्रशुल्क में उथले जल वर्ष में प्रहस्तित किये जाने वाले एचएसडी के लिए कोई घाटशुल्क दर उपलब्ध नहीं है, इसलिए यह निर्णय लिया गया है कि द्रव्य कार्गो जेटी, जेएनपीटी पर एचएसडी के लिए बीपीसीएल प्रशुल्क के अनुसार घाट शुल्क प्रभार वसूल किये जाएंगे।  
इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 7.6.1. अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुवद्ध करता है कि जब कभी दरमान में किसी नई सेवा अथवा कार्गो के लिए विशिष्ट तौर पर प्रशुल्क उस पत्तन विशेष के लिए, उपलब्ध नहीं हो, तो संबंधित महापत्तन न्यास, उस नई सेवा/कार्गो के प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास में समतुल्य कार्गो/सेवा के लिए नियत प्रशुल्क और निष्पादन मानको को अपनाने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। संदर्भाधीन मामले में, पत्तन ने बीपीसीएल की मौजूदा दर को अपनाने का निर्णय लिया है। इस संबंध में जेएनपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xx) फ्लैट रैक बंडल कंटेनरों के मामले में, चूंकि अभी एक ही मूव का प्रहस्तन किया गया है, और एक कंटेनर स्थान को घेरा गया है, प्रहस्तन प्रभार और ठहराव समय मैरीटाइम एसोसिएशन ऑफ नेशनवाइड शिपिंग एजेंसीज (एमएनएसए) और कंटेनर शिपिंग लाइन एसोसिएशन (सीएसएलए) द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर केवल एक ही कंटेनर पर प्रभार लागू किये जाने चाहिए। संदर्भाधीन मामले से संबंधित संक्रिया के दौरान, जेएनपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है फ्लैट रैक बंडल कंटेनर आधार पर उगाहे जायेंगे। तथापि, अन्य सभी प्रकार, प्रति कंटेनर आधार पर अलग से उगाहे जायेंगे। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी द्विअर्थकता को समाप्त करती है, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (xxi) प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 3.7 अनुवद्ध करता है कि सामान्यतः इस प्राधिकरण के आदेश राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के पश्चात् प्रभावी होंगे। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान और भारत के राजपत्र में अलग से अधिसूचित राजपत्र में संशोधित दरमानों की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति से प्रभावी होंगे।

- (xxii) जेएनपीटी के वर्तमान दरमानों का विस्तार पिछली बार 30 सितंबर, 2019 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक जो भी पहले हो, किया गया था। जब तक यह आदेश प्रभावी होगा तब तक जून 2020 के आस-पास होगा। वर्तमान दरमानों को 01 अक्तूबर, 2019 से संशोधित दरमान प्रभावी होने तक तक विस्तार किया समझा जाये।
- (xxiii) कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात् 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। संशोधित दरमानों की वैधता अनुमोदित आदेश के प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्ष की अवधि तक निर्धारित किये जाते।
- (xxiv) (क) प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। पत्तन यदि चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है। जेएनपीटी शिथिलता का प्रयोग करते हुए निम्न दरें प्रभारित कर सकता है।
- (ख) जैसा कि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार जेएनपीटी को ही यह सुनिश्चित करना है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की हानि न हो।
- (ग) यदि सुविचारित रिकार्ड के अनुसार या किसी उचित कारण से कोई त्रुटि दिखाई दे तो जेएनपीटी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।
- (घ) दरमान को शासित करने वाली शर्तों में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधनों पर जेएनपीटी द्वारा दिए गए औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन हेतु विचार किया जाएगा। यदि आवश्यक हो तो जेएनपीटी अनुमोदित किसी शर्त में संशोधन करने का प्रस्ताव प्रशुल्क वैधता अवधि समाप्त होने से पहले भी प्रस्तुत कर सकता है।

11.1. इसके परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों से तथा एक सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के संशोधित दरमान तथा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के लागू होने की तारीख पृथक आदेश दिनांक 1 जून 2020 में पहले से निर्दिष्ट तारीख ही होगी और संशोधित दरमान के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू होगा। तत्पश्चात्, प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित न किया गया हो, स्वतः समाप्त हो जाएगा।

11.2 जेएनपीटी ने, औसत पोत घाट दिन उत्पादन, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत मूव प्रति घंटा के संबंध में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए निष्पादन मानक तय किए हैं। जहाजों की सेवाओं के लिए पत्तन ने जहाजों के औसत बदलाव समय और जहाजों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा बर्थ पत्तन पर निष्क्रिय समय के संबंध में निष्पादन मानक तय किए हैं।

11.3. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा उपबंधित दरमान का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाएगा। यदि जेएनपीटी निष्पादन मानक प्राप्त नहीं करता है तो जेएनपीटी, अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा।

11.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अनुसार, जेएनपीटी इस प्राधिकरण को कार्गो यातायात, पोत घाट दिवस उत्पादन, पोतों के औसत बदलाव समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय पर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त कंटेनर बर्थों के लिए वार्षिक रिपोर्ट प्रति क्रेन औसत मूव घंटे तथा कंटेनरों के औसत निकासी समय पर भी दी जाएगी। पत्तन द्वारा वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिन के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई भी अन्य सूचना उन्हें समय-समय पर प्रस्तुत की जाएंगी।

11.5. कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अंतर्गत जेएनपीटी से उसे प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण किसी ऐसे डेटा/सूचना को प्रकाशित नहीं करने वाले में विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से जेएनपीटी के लिये संवेदनशील है। ऐसे अनुरोध के साथ उक्त डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता तथा उसके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./93/2020-21]

अनुलग्नक

प्रशुल्क नीति 2018 के अंतर्गत जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के प्रशुल्क निर्धारण के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष -1 (2015-16)	वर्ष-2 (2016-17)	वर्ष-3 (2017-18)
(1)	<b>कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)</b>			
(i)	प्रचालन व्यय	40,453.63	45,624.05	42,167.48
(ii)	मूल्यहास	6,297.90	6,394.84	7,183.02
(iii)	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	15,762.59	20,107.89	18,041.56
(iv)	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	13,211.23	1,653.19	4,514.45
(v)	बीओटी संविदाओं पर व्यय	6,298.51	8,369.93	7,732.29
	<b>उप - योग 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)</b>	<b>82,023.86</b>	<b>82,149.90</b>	<b>79,638.80</b>
(2)	<b>घटाएं: समायोजन</b>			
(i)	<b>संपदा: संबंधी व्यय</b>			
	(क) प्रचालन व्यय	2,495.11	2,954.00	2,796.19
	(ख) मूल्यहास	421.92	561.07	575.74
	(ग) आवंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	1,007.41	1,393.39	1,271.73
	(घ) आवंटित एफएमई	76.57	0.19	0.06
	<b>उप - योग 2 (i) = (क)+(ख)+(ग)+(घ)</b>	<b>4,001.02</b>	<b>4,908.66</b>	<b>4,643.72</b>
(ii)	<b>ऋणों पर ब्याज</b>	<b>288.94</b>	<b>862.93</b>	<b>4,237.70</b>
(iii)	<b>मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रहपूर्वक अदायगी और छुट्टी नकदीकरण निधि को अंशदान जैसे एक बारगी व्ययों का 2/3</b>			
	(क) पेंशन	-	-	-
	(ख) उपदान	-	-	-
	(ग) अधिवर्षिता निधि	-	-	-
	(घ) छुट्टी नकदीकरण	-	-	-
	(ङ) मजदूरी संशोधन के लिये प्रावधान	-	-	-
	<b>उप - योग 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ)]</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(iv)	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसे अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3	-	-	-
(v)	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25% के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	4,081.41	6,955.67	5,689.91
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।	लागू नहीं		
	(क) प्रचालन व्यय	-	-	-
	(ख) मूल्यहास	-	-	-
	(ग) आवंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ) आवंटित एफएमई	-	-	-
	उप - योग 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-
(vii)	बीओटी संविदाओं पर व्यय	6,298.51	8,369.93	7,732.29
	योग 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	14,669.87	21,097.19	22,303.62
(3)	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय ( 3 = 1-2 )	67,353.98	61,052.71	57,335.18
(4)	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [ वर्ष1 + वर्ष2 + वर्ष3 ] / 3	61,913.96		
(5)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			254,899.25
	(ii) 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			135,059.88
	(iii) घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित स्थाई आस्तियों का निवल मूल्य			38,804.55
	(iv) घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित स्थाई परिसंपत्तियों का निवल मूल्य, यदि कोई हो।			3,190.19
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को स्थाई परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			

	(vi) जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यशील पूंजी			
	(क) मालसूची			42.20
	(ख) विविध देनदार			2,065.90
	(ग) रोकड़			5,006.65
	(घ) योग (क)+(ख)+(ग)	-	-	7,114.75
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	-	-	355,079.15
(6)	क्रमांक 5(vii) में नियोजित पूंजी पर तिफलप्र 16% की दर से प्रतिफल	-	-	56,812.66
(7)	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	-	-	118,726.62
(8)	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% एआरआर का सूचकांकन यानी @3.45% (7*1.0345)			122,822.69
(9)	4 2019-20 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष बाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (8*1.0426)			128,054.94
(10)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			128,054.94
(11)	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित			118,898.42

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd June, 2020

**No. TAMP/52/2019-JNPT.**—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of Rates on 01 June 2020. However, considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 01 June 2020 was notified in the Gazette of India on 18 June 2020 vide Gazette No. 216. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the JNPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/52/2019- JNPT**

**Jawaharlal Nehru Port Trust**

...

**Applicant**

**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 1 day of June 2020)

This case relates to the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) vide its letter No. JNPT/Fin/TAMP/6078 dated 27 September 2019 for General Revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates (SOR) of the JNPT was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/48/2016- JNPT dated 4 January 2017 which was notified in the Gazette of India on 24 January 2017 vide Gazette No. 29. The said Order had prescribed a tariff validity upto 31 March 2019. Thereafter, the validity of the SOR of all eleven Major Port Trusts including JNPT was extended from 1 April 2019 to 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised SOR to be notified by this Authority, whichever is earlier.

3.1. All the Major Port Trusts were earlier governed by the Tariff Policy of 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. Subsequently, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 1 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy Guidelines, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. The said Tariff Policy, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including JNPT vide our letter No. TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29.

3.2. A copy each of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including JNPT to consider it while formulating the General Revision proposal vide our letter Nos. TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019 and 04 February 2019 respectively.

4.1 In this backdrop, the JNPT has filed its proposal dated 27 September 2019 for general revision of its Scale of Rates, following Tariff Policy 2018.

4.2. The JNPT has furnished computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed Scale of Rates in Form 3. The ARR computation furnished by JNPT is tabulated below:

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
			Rs. in lakhs		
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>	<b>Note 1</b>			
(i)	Operating Expenses		39,669.87	44,757.80	41,253.80
(ii)	Depreciation		6,796.81	6,893.96	7,681.97
(iii)	Management & General Overheads		16,047.44	20,475.02	18,456.29
(iv)	Finance & Miscellaneous Expenses		13,211.23	1,653.19	4,514.45
	<b>Sub Total 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)</b>		<b>75,725.35</b>	<b>73,779.97</b>	<b>71,906.52</b>
(2)	<b>Less Adjustments:</b>				
(i)	<b>Estate related expenses</b>				
	(a) Operating Expenses		2,495.11	2,954.00	2,796.19
	(b) Depreciation		421.92	561.07	575.74
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads		1,007.41	1,393.39	1,271.73
	(d) Allocated FME	refer annexure 2	76.57	0.19	0.06
	<b>Sub Total 2 (i) = (a)+(b)+(c)+(d)</b>		<b>4,001.02</b>	<b>4,908.66</b>	<b>4,643.72</b>
(ii)	<b>Interest on loans</b>		<b>288.94</b>	<b>862.93</b>	<b>4,237.70</b>
(iii)	<b>2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of Wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Exgratia Payment, etc. (list out each of the items)</b>	<b>Note 2</b>			
	(a) Pension		-	-	-
	(b) Gratuity		-	-	-
	(c) Superannuation Fund		-	-	-
	(d) Leave Encashment		-	-	-
	(e) Provision For Wage Revision		-	570.37	2,553.33
	<b>Sub Total 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)+(d)+(e)]</b>		<b>-</b>	<b>570.37</b>	<b>2,553.33</b>
(iv)	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Fund like pension fund, gratuity fund, and leave encashment fund</b>	<b>Note 3</b>	<b>8,751.17</b>	<b>277.56</b>	<b>454.95</b>
(v)	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	<b>As per Form 2</b>	<b>4,152.62</b>	<b>7,047.46</b>	<b>5,793.60</b>
(vi)	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.</b>		<b>Not Applicable</b>		
	(a) Operating Expenses		-	-	-
	(b) Depreciation		-	-	-
	(c) Allocated Management and Administrative Overheads		-	-	-
	(d) Allocated FME		-	-	-
	<b>Sub Total 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)</b>		<b>17,193.74</b>	<b>13,666.98</b>	<b>17,683.29</b>
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>		<b>58,531.61</b>	<b>60,112.99</b>	<b>54,223.22</b>
(4)	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>		<b>57,622.61</b>		



(5)	<b>Capital Employed</b>				
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)				254,899.25
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)				135,059.88
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.				38,804.55
	(iv) Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.				3,190.19
	(v) Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.				
	(vi) Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	<b>As per Form 4 &amp; Note 4</b>			
	(a) Inventory				42.20
	(b) Sundry Debtors				2,065.90
	(c) Cash				5,352.05
	<b>(d) Sum of (a)+(b)+(c )</b>				<b>7,460.15</b>
	<b>(vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]</b>				<b>355,424.55</b>
(6)	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)</b>		-	-	<b>56,867.93</b>
(7)	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [ (4)+ (6) ]</b>		-	-	<b>114,490.53</b>
(8)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.85% (7*1.0385)</b>				<b>118,898.42</b>
(9)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>				<b>118,898.42</b>
(10)	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sr. No. 9 above</b>	<b>As per Form 3 &amp; Note 5</b>			<b>118,898.42</b>
(11)	<b>Revenue gap</b>				<b>NIL</b>
<b>Notes:</b>					
a.	BOT expenses shown in P & L account has not been considered in the above statement.				
b.	Allocated Management and Administrative Overheads for the estates have been taken as per the financials.				
c.	The figure mentioned at serial no.2 (iv) includes contribution made to Pension, Gratuity, Leave encashment and Provident fund.				
d.	The F & M expenditure relating to the pension, gratuity, leave encashment and provident fund have been allocated to estate on the basis of number of employees.				
e.	Management and Administrative expenses allocated on the basis of total cost to expense heads.				
f.	Management and General overhead excludes management and administrative expenses allocated to estate related expenses.				
g.	All the expenses debited to P & L account excluding those related to estate, BOT operators and depreciation have been considered for calculating the cash working capital.				

4.3. The JNPT has furnished in Form 3 working of revenue estimation considering the existing tariff and the proposed tariff for the actual traffic of 2018-19. As per the said form, the total revenue estimation from the proposed Vessel, Container and Cargo related charges is ₹. 1,18,898.42 lakhs. Thus, no revenue gap has been left uncovered by JNPT.

4.4. The Performance Standards proposed by JNPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Existing Performance Standards 2018-19	Proposed performance standards 2019-20
(1)	<b>Cargo Related Services</b>		
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups		
	(i) Container	23,650	23,750
	(ii) Dry Bulk	4,896	4,900
	(iii) Liquid	9,599	9,750
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	16.11	17.00
(2)	<b>Vessel Related Services</b>		
(a)	Average Turnaround Time of Vessels-Port A/c (in days)	1.57	1.6
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels-Port A/c (in days)	0.29	0.30
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	--	--

4.5. No change is proposed by the port in the conditionalities prevailing in its existing Scale of Rates.

4.6. As per the ARR and detailed working furnished therein, following increase in tariff is proposed by JNPT.

No.	Cargo	% of increase sought
1.	Bulk other than liquid	22.56%
2.	Container related Charges	22.56%
3.	Vessel Related Charges	19.03%
4.	Liquid Cargo	22.56%

4.7. Subsequently, the JNPT vide its e-mail dated 24 October 2019 has forwarded the proposed draft SOR of JNPT.

4.8. Since the present Scale of Rates is valid up to 30 September 2019, the JNPT has requested to extend the validity of existing Scale of Rates till 31 December 2019 or date of approval of proposed SOR whichever is earlier.

4.9. The JNPT vide its letter dated 07 November 2019 has stated that the proposal for revision of tariff was approved by the Board of Trustees of JNPT in the Board Meeting held on 09 October 2019. The JNPT has also furnished a copy of the Minutes of the Board Meeting.

5.1. Clause 3.2 and 3.3. of the Tariff Policy, 2018 stipulates that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as for TAMP for comments of relevant user organisations / Organisation bodies, within 15 days' time. The Major Port Trusts shall submit its replies on the comments received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. In this regard, the JNPT was requested vide our letter dated 04 October 2019 to confirm about hosting of its proposal in its website duly providing the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder / users within 15 days's time. The JNPT was also requested to communicate about the same to all the relevant stakeholder / users as per the list enclosed and also intimate TAMP when action is completed.

5.2. After a reminder dated 01 November 2019, the JNPT vide its letter dated 07 November 2019 has confirmed that the proposed SOR was uploaded on the port's website on 24 October 2019 and the proposal in reference has been hosted in the website of the port on 26 October 2019 (nearly after one month from date of its proposal) for comments of the relevant stake holders/ users. The JNPT vide its e-mail dated 02 November 2019 has also confirmed that the uploading on the website, has been informed to all the users/ user associations.

5.3. Based on the proposal as hosted by JNPT in its website, some of the users/ user organisations have furnished their comments. The said comments were forwarded to the JNPT for its comments. The JNPT has responded vide its letters dated 7 December 2019 and 21 December 2019.

5.4. While responding to the comments of the users/ user organisations, JNPT has further stated that since the tariff revision is towards revenue optimization in the long run, proposal submitted to TAMP needed to be pursued. If the emerging market conditions demand that upward revision need to be deferred or rebates to be given on its revised rates, for growth of business or to sustain the existing business, such proposal can be decided by the Board of Trustees of the Port at the appropriate time.

6. A joint hearing on the case in reference was held on 13 November 2019. At the joint hearing, the Users/ User Organisations and JNPT have made their submissions.

7.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested vide our letter dated 13 December 2019 to furnish additional information/ clarification. The JNPT has responded vide its letters dated 21 December 2020 and 14 February 2020. The information sought and the response of the JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought	Response of JNPT																																																																					
1.	The JNPT to furnish the list of projects considered as "Capital Work in Progress" to the tune of ₹ 1351 crores for calculation of ROCE in its ARR computation in Form -1.	<p>The JNPT vide its letter dated 21 December 2019 has furnished the breakup of capital work in progress as on 31.03.2018 to the extent of ₹ 1351/- crores.</p> <table> <tr> <th>Sl no</th><th>Particulars</th><th>Rs. in crores</th></tr> <tr> <td><b>A.</b></td><td><b>Plan Work</b></td><td></td></tr> <tr> <td>1.</td><td>Development of Port based SEZ</td><td>151.55</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Deepening &amp; widening of approach channel</td><td>711.06</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Residential &amp; Public Buildings of JNPT</td><td>45.03</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Hinterland Road connectivity to JNPT</td><td>13.93</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Rehabilitation Land</td><td>32.48</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>I S P S Code</td><td>3.46</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>Development of waste disposal system in JNPT Township &amp; Port area</td><td>1.65</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>Development of Centralized Policy Zone</td><td>24.19</td></tr> <tr> <td>9.</td><td>Infrastructure upgradation &amp; ERP implementation</td><td>20.89</td></tr> <tr> <td>10.</td><td>8 Laning of NH- 4B &amp; SH 54.</td><td>2.00</td></tr> <tr> <td>11.</td><td>Development of Dry Port at Jalna</td><td>197.59</td></tr> <tr> <td>12.</td><td>Development of Satellite Port at Vadhawan</td><td>16.50</td></tr> <tr> <td>13.</td><td>Development of Solar Power Plant</td><td>4.54</td></tr> <tr> <td>14.</td><td>Construction of addl. Rail Line</td><td>5.43</td></tr> <tr> <td>15.</td><td>Construction of Flyovers at JNPT</td><td>30.16</td></tr> <tr> <td>16.</td><td>Reconstruction of Container yard</td><td>15.77</td></tr> <tr> <td>17.</td><td>Other Plan works.</td><td>43.31</td></tr> <tr> <td></td><td><b>Total A</b></td><td><b>1319.54</b></td></tr> <tr> <td><b>B.</b></td><td><b>Non-Plans works</b></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>[Miscellaneous civil work, Renovation of guest house, fenders, furniture, 5<sup>th</sup> container Terminals, Addl. Bulk Liquid berth, computer etc.]</td><td><b>31.46</b></td></tr> <tr> <td></td><td><b>Total (A+B)</b></td><td><b>1351.00</b></td></tr> </table>	Sl no	Particulars	Rs. in crores	<b>A.</b>	<b>Plan Work</b>		1.	Development of Port based SEZ	151.55	2.	Deepening & widening of approach channel	711.06	3.	Residential & Public Buildings of JNPT	45.03	4.	Hinterland Road connectivity to JNPT	13.93	5.	Rehabilitation Land	32.48	6.	I S P S Code	3.46	7.	Development of waste disposal system in JNPT Township & Port area	1.65	8.	Development of Centralized Policy Zone	24.19	9.	Infrastructure upgradation & ERP implementation	20.89	10.	8 Laning of NH- 4B & SH 54.	2.00	11.	Development of Dry Port at Jalna	197.59	12.	Development of Satellite Port at Vadhawan	16.50	13.	Development of Solar Power Plant	4.54	14.	Construction of addl. Rail Line	5.43	15.	Construction of Flyovers at JNPT	30.16	16.	Reconstruction of Container yard	15.77	17.	Other Plan works.	43.31		<b>Total A</b>	<b>1319.54</b>	<b>B.</b>	<b>Non-Plans works</b>			[Miscellaneous civil work, Renovation of guest house, fenders, furniture, 5 <sup>th</sup> container Terminals, Addl. Bulk Liquid berth, computer etc.]	<b>31.46</b>		<b>Total (A+B)</b>	<b>1351.00</b>
Sl no	Particulars	Rs. in crores																																																																					
<b>A.</b>	<b>Plan Work</b>																																																																						
1.	Development of Port based SEZ	151.55																																																																					
2.	Deepening & widening of approach channel	711.06																																																																					
3.	Residential & Public Buildings of JNPT	45.03																																																																					
4.	Hinterland Road connectivity to JNPT	13.93																																																																					
5.	Rehabilitation Land	32.48																																																																					
6.	I S P S Code	3.46																																																																					
7.	Development of waste disposal system in JNPT Township & Port area	1.65																																																																					
8.	Development of Centralized Policy Zone	24.19																																																																					
9.	Infrastructure upgradation & ERP implementation	20.89																																																																					
10.	8 Laning of NH- 4B & SH 54.	2.00																																																																					
11.	Development of Dry Port at Jalna	197.59																																																																					
12.	Development of Satellite Port at Vadhawan	16.50																																																																					
13.	Development of Solar Power Plant	4.54																																																																					
14.	Construction of addl. Rail Line	5.43																																																																					
15.	Construction of Flyovers at JNPT	30.16																																																																					
16.	Reconstruction of Container yard	15.77																																																																					
17.	Other Plan works.	43.31																																																																					
	<b>Total A</b>	<b>1319.54</b>																																																																					
<b>B.</b>	<b>Non-Plans works</b>																																																																						
	[Miscellaneous civil work, Renovation of guest house, fenders, furniture, 5 <sup>th</sup> container Terminals, Addl. Bulk Liquid berth, computer etc.]	<b>31.46</b>																																																																					
	<b>Total (A+B)</b>	<b>1351.00</b>																																																																					
2.	<b>Form No. 1</b>																																																																						
(i) (a)	The Depreciation expenditure considered at Sl. No. 1 (ii) of Form- 1 for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 is seen to be inclusive of depreciation pertaining to 'Expenditure on BOT contracts', though in note (b) to Form-1, it has been	While calculating Total expenditure as per audited financial statements, the amount of operating expenses has been understated inadvertently and																																																																					

	indicated that BOT expenses shown in P&L account has not been considered. Thus, the depreciation expenditure pertaining to the 'Expenditure on BOT contracts' to be excluded from the figure of depreciation at Sl. No. 1 (ii)	<p>the same expenditure has been wrongly added in depreciation head. The amount of operating expenditure including depreciation and excluding BOT expenses are as follows:</p> <p style="text-align: right;">(₹. In Lakhs)</p> <table><tr><th>Sl. No</th><th>Description</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>i</td><td>Operating expenses</td><td>39669.87</td><td>44757.80</td><td>41253.80</td></tr><tr><td>ii</td><td>Depreciation</td><td>6796.81</td><td>6893.96</td><td>7681.97</td></tr><tr><td></td><td><b>Total</b></td><td><b>46466.68</b></td><td><b>51651.76</b></td><td><b>48935.77</b></td></tr></table> <p>Further it is re-corrected and the excess amount of depreciation correctly added back to the operating expenses and the same has been tallied with audited financial statement which is as follows.</p> <p style="text-align: right;">(₹. In Lakhs)</p> <table><tr><th>Sl. No</th><th>Description</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>i</td><td>Operating expenses</td><td>40453.63</td><td>45624.05</td><td>42167.48</td></tr><tr><td>ii</td><td>Depreciation</td><td>6013.06</td><td>6027.71</td><td>6768.29</td></tr><tr><td></td><td><b>Total</b></td><td><b>46466.68</b></td><td><b>51651.76</b></td><td><b>48935.77</b></td></tr></table> <p>The aforesaid correction has no effect on the ARR.</p>	Sl. No	Description	2015-16	2016-17	2017-18	i	Operating expenses	39669.87	44757.80	41253.80	ii	Depreciation	6796.81	6893.96	7681.97		<b>Total</b>	<b>46466.68</b>	<b>51651.76</b>	<b>48935.77</b>	Sl. No	Description	2015-16	2016-17	2017-18	i	Operating expenses	40453.63	45624.05	42167.48	ii	Depreciation	6013.06	6027.71	6768.29		<b>Total</b>	<b>46466.68</b>	<b>51651.76</b>	<b>48935.77</b>
Sl. No	Description	2015-16	2016-17	2017-18																																						
i	Operating expenses	39669.87	44757.80	41253.80																																						
ii	Depreciation	6796.81	6893.96	7681.97																																						
	<b>Total</b>	<b>46466.68</b>	<b>51651.76</b>	<b>48935.77</b>																																						
Sl. No	Description	2015-16	2016-17	2017-18																																						
i	Operating expenses	40453.63	45624.05	42167.48																																						
ii	Depreciation	6013.06	6027.71	6768.29																																						
	<b>Total</b>	<b>46466.68</b>	<b>51651.76</b>	<b>48935.77</b>																																						
(b)	The reason for not considering Expenditure on BOT contracts in computation of ARR to be clarified.	BOT Expenditure are excluded from calculation of ARR as these are not related to JNPCT's main business activity.																																								
(ii)	The depreciation pertaining to the activity of 'Management and General Administration' has been included in the Depreciation expenditure at Sl. No. 1 (ii) as well as part of Management and General Overheads at sl. no. 1 (iii) of Form-1. The same to be considered only under the head of Depreciation and may be excluded from the head of Management and General Overheads.	While calculating management and general overhead, the depreciation on the same has not been considered as it has been added separately 1 (ii) of Form 1.																																								
(iii)	The Finance and Miscellaneous (F&M) Expenditure allocated under Estate Related Expenses is seen to be comprising of only expenses relating to retirement Gratuity, Pension, leave encashment as per the figures reported in the Audited Annual Accounts. However, the Other F&M Expenditure viz. bank charges, hire of launches, guest house expenses, sundry expenses are not seen to have been apportioned to Estate related activity. The reasons for not considering the above other F&M Expenditure for apportionment to Estate related activity to be furnished.	Certain F & M expenditure like bank charges, hire of launches, guest house expenses and sundry expenses are not related with the estate expenses. For verification of the same, the ledger copies for above expenses has been furnished for verification. Therefore the F&M expenses not pertaining to Estate department were excluded from estate related expenses.																																								
(iv)	As seen from the Form-1, Sl. No. 2 (iii) (e), the JNPT has considered an amount of ₹ 570.37 lakhs (₹ 855.56 lakhs x 2/3) and ₹ 2553.33 lakhs (₹ 3829.99 lakhs x 2/3) towards 2/3 <sup>rd</sup> of Provision for Wage revision for the years 2016-17 and 2017-18 respectively. The JNPT to furnish the workings in support of the said figures, duly reconciling with the figures reflected in the Audited Annual Accounts.	In point 2 (iii) of Form-1, 2/3 <sup>rd</sup> of One time expenses, if any, like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of Ex-gratia payment etc. should be reported. Arrears of employee benefits for the financial year 2015-16 was nil. The arrears of employee benefits for the financial year 2016-17 and 2017-18 was ₹ 855.56 lakhs and ₹. 3829.99 lakhs respectively. Ledger copies of the																																								

		relevant ledgers are furnished for verification.
(v)	The Finance and Miscellaneous Expenses as per the Annual Accounts for the years 2015-16 to 2017-18 reflect an amount of ₹ 12542.06 lakhs, ₹ 34.84 lakhs, and ₹ 44.44 lakhs respectively towards "Retirement Gratuity/ Pension/ Leave Encashment as per Actuarial Valuation". However, from the workings relating to exclusion of 2/3 <sup>rd</sup> of contribution to Pension Fund in Form-1, the JNPT is seen to have considered the base amount at ₹ 13,126.75 lakhs, ₹ 416.34 lakhs and ₹ 682.43 lakhs respectively during the said three years which differ with audited accounts. The said difference to be reconciled.	The reconciliation between retirement benefit as per annual accounts and base amount of 2/3 contribution to pension fund in Form-1 is furnished by JNPT.
(vi)	<b>Working Capital:</b> As per Clause 2.5 of the Working Guidelines, the Limit on inventory other than capital spares and excluding fuels is six months average consumption; sundry debtors balance at two months estate income & railway terminal handling charges and cash balance will be one month cash expenses. In this backdrop, the JNPT to furnish the detailed working of the following:	
(a)	The inventory excluding fuel and customised spares as in the Accounts for the year 2017-18 (Y3) as relied upon by JNPT in Form 4 is ₹. 84.40 lakhs. Reference to the said figure in the Annual Accounts to be indicated.	The reference in annual account in FY 2017-18 for other inventories excluding fuel and customised spares amounting to ₹ 84.40 lakhs in Form No. 4 is furnished by JNPT.
(b)	The one month cash expense for allowable cash balance as worked out by the JNPT in Form 4 is at ₹. 5,352.05 lakhs for the year 2017-18 (Y3) However, as per the Audited Annual accounts for the year 2017-18, the total cash expenses i.e. total operating expenses excluding BOT expenses and depreciation works out to ₹. 61927.29 lakhs. One month's expenses works out to ₹. 5160.61 lakhs. The JNPT to review and revise the cash balance figure in Form 1 and 4 accordingly.	The revised cash expenses for the FY 2017-18 amounts to ₹ 65138.23 lakhs against the earlier cash expenses of ₹ 64244.54 lakhs as the depreciation was inadvertently considered as per point 1 (ii) of Form No. 1. As a result of revision in cash expenditure, the revised ARR amounts to ₹ 1,18,911.07 lakhs as against the earlier ARR of ₹ 118,898.42 lakhs.  In view of the above, the rate of increase for CRC charges will be 22.5764% as against earlier proposed increase of 22.5633%. Similarly, the revised rate of increase in VRC would be 19.0458% as against earlier proposed rate of 19.03%. Since the revision is miniscule, the aforesaid change in ARR is not considered.
<b>3.</b>	<b>Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates (Form No. 3)</b>	
(i)	The Coastal rates considered for estimating the revenue at the proposed rates on account of Port Dues, Pilotage-cum-towage, berth hire, fresh water charges, Penal Berth hire charges and Mobile Fire Tender Service Charges do not match with the rates proposed in the Draft Scale of Rates (SOR) The JNPT to, therefore, review and revise the coastal rates proposed in the Draft SOR and capture the income in Form no. 4 keeping in view the coastal rates proposed in the Draft SOR.	The coastal rates earlier proposed in draft SOR uploaded on JNPT website has been revised. The comparative of revised coastal rates of Port Dues, Pilotage-cum-towages, berth hire, fresh water charges, Penal berth hire charges and Mobile Fire Tender Services charges with that of Form
(ii)	The JNPT, while estimating the revenue on account of Pilotage-cum-towage is seen to have considered the existing	

	<p>rate of US \$ 0.2582 per GRT for vessels size of 30001 to 60000 GRT and the rate of ₹. 0.2259 per GRT for the vessels size of 60000 GRT above, instead of considering the existing slab-wise rate of US \$ 9666 for first 30000 GRT + US \$ 0.2582 for per every additional GRT in case of vessel size of 30001 to 60000 GRT and the rate of US \$ 17412 for first 60000 GRT + US \$ 0.2259 for every additional GRT, for the vessel size above 60000 GRT. Similarly in case of revenue on account of Pilotage-cum-towage from Coastal vessels, JNPT has considered a single rate for estimating the existing revenue, instead of considering slab-wise rates as per the existing SOR. The JNPT to, therefore, review and revise the revenue estimation from Pilotage-cum-towage in the Form 4 in accordance to the slab wise rates in the existing SOR.</p>	No. 3 is furnished.																														
(iii)	<p>On comparison of the coastal rates as considered in Form-3 (Annexure A – O of Form -3) and the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the majority of coastal rates considered in the Annexures are different from the rates proposed by JNPT in the proposed draft SOR. To cite an example, the difference in the rates in respect for the activities viz. Vessel Related charges- Port Dues (Bulk Vessels, Container Vessels, Offshore Vessels) and Pilotage as given below:</p> <table><tr><th>Description</th><th>Rate per GRT (in ₹.) as per proposed SOR</th><th>Proposed Rate per GRT (in ₹.) as considered in Annexure-A of Form - 3</th></tr><tr><td></td><td>Coastal Vessels</td><td>Coastal Vessels</td></tr><tr><td colspan="3">Port Dues on</td></tr><tr><td>Bulk Vessels</td><td>9.2674</td><td>5.8683</td></tr><tr><td>Container Vessels</td><td>7.1580</td><td>4.5114</td></tr><tr><td>Off-shore vessels</td><td>1.5141</td><td>1.5117</td></tr><tr><td colspan="3">Pilotage</td></tr><tr><td>First 30000 GRT</td><td>15.92</td><td>10.0464</td></tr><tr><td>Above 30000 upto 60000 GRT</td><td>12.76</td><td>8.0347</td></tr><tr><td>Above 60000 GRT</td><td>11.16</td><td>7.0349</td></tr></table> <p>The JNPT to have a relook at the proposed tariff as well as existing tariff for all items and correct them wherever necessary to ensure that the rates as considered in the Annexures to Form-3 are in line with the rates as proposed by JNPT in the proposed draft SOR.</p>	Description	Rate per GRT (in ₹.) as per proposed SOR	Proposed Rate per GRT (in ₹.) as considered in Annexure-A of Form - 3		Coastal Vessels	Coastal Vessels	Port Dues on			Bulk Vessels	9.2674	5.8683	Container Vessels	7.1580	4.5114	Off-shore vessels	1.5141	1.5117	Pilotage			First 30000 GRT	15.92	10.0464	Above 30000 upto 60000 GRT	12.76	8.0347	Above 60000 GRT	11.16	7.0349	The Coastal draft SOR rates has been revised and the same now matches with coastal rates as considered in Form No. 3.
Description	Rate per GRT (in ₹.) as per proposed SOR	Proposed Rate per GRT (in ₹.) as considered in Annexure-A of Form - 3																														
	Coastal Vessels	Coastal Vessels																														
Port Dues on																																
Bulk Vessels	9.2674	5.8683																														
Container Vessels	7.1580	4.5114																														
Off-shore vessels	1.5141	1.5117																														
Pilotage																																
First 30000 GRT	15.92	10.0464																														
Above 30000 upto 60000 GRT	12.76	8.0347																														
Above 60000 GRT	11.16	7.0349																														
(iv)	<p>A lot of arithmetical/ totaling errors are observed in the Annexure A to O of Form 4. For example, following discrepancy is noticed in case of handling Over dimensional containers from Container Yard to Truck (direct delivery) in case of Import Containers and from Truck to Container Yard (export intake)</p> <table><tr><th rowspan="3">Description</th><th rowspan="3">Existing Rate per TEU (in ₹.)</th><th colspan="2">Quantity (in number of TEUs)</th><th rowspan="3">Revenue to be Generated (₹)</th><th rowspan="3">Revenue as considered in Form-4 (₹)</th><th rowspan="3">% of variation</th></tr><tr><th colspan="2">Foreign</th><th rowspan="2">Coastal</th></tr><tr><th>Loaded</th><th>Empty</th></tr><tr><td colspan="7">At Existing Rates</td></tr><tr><td>From Container Yard to Truck (direct delivery)</td><td>844</td><td>3,108.50</td><td>1.50</td><td>0</td><td>2,624,840</td><td>5,249,680</td><td>50%</td></tr></table>	Description	Existing Rate per TEU (in ₹.)	Quantity (in number of TEUs)		Revenue to be Generated (₹)	Revenue as considered in Form-4 (₹)	% of variation	Foreign		Coastal	Loaded	Empty	At Existing Rates							From Container Yard to Truck (direct delivery)	844	3,108.50	1.50	0	2,624,840	5,249,680	50%	There is no arithmetical/ totally errors in over dimensional containers from container yard to truck (direct delivery) in case of Import and truck to container yard (export intake) The coastal calculation is twice of the normal container handling charges.			
Description	Existing Rate per TEU (in ₹.)			Quantity (in number of TEUs)					Revenue to be Generated (₹)	Revenue as considered in Form-4 (₹)		% of variation																				
				Foreign							Coastal																					
		Loaded	Empty																													
At Existing Rates																																
From Container Yard to Truck (direct delivery)	844	3,108.50	1.50	0	2,624,840	5,249,680	50%																									

	<table><tr><td>From Truck to Container Yard (export intake)</td><td>844</td><td>1,940.50</td><td>-</td><td>14.00</td><td>1,649,598</td><td>3,299,196</td><td>50%</td></tr><tr><td colspan="2"><b>At Proposed Rates</b></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>From Container Yard to Truck (direct delivery)</td><td>1034.43</td><td>3,108.50</td><td>1.50</td><td>0</td><td>3217077</td><td>6434181</td><td>50%</td></tr><tr><td>From Truck to Container Yard (export intake)</td><td>1034.43</td><td>1,940.50</td><td>-</td><td>14.00</td><td>2021793</td><td>4043603</td><td>50%</td></tr></table>	From Truck to Container Yard (export intake)	844	1,940.50	-	14.00	1,649,598	3,299,196	50%	<b>At Proposed Rates</b>								From Container Yard to Truck (direct delivery)	1034.43	3,108.50	1.50	0	3217077	6434181	50%	From Truck to Container Yard (export intake)	1034.43	1,940.50	-	14.00	2021793	4043603	50%	
From Truck to Container Yard (export intake)	844	1,940.50	-	14.00	1,649,598	3,299,196	50%																											
<b>At Proposed Rates</b>																																		
From Container Yard to Truck (direct delivery)	1034.43	3,108.50	1.50	0	3217077	6434181	50%																											
From Truck to Container Yard (export intake)	1034.43	1,940.50	-	14.00	2021793	4043603	50%																											
	The JNPT to review and recheck every calculation and the revise the Form-3 accordingly, to avoid any arithmetical errors.																																	
(v)	Neither the Existing SOR nor the proposed SOR prescribe separate rates for handling Hazardous empty container. However, as seen from revenue estimation for handling for hazardous containers, the JNPT has considered 81% rate of the hazardous loaded container for handling from ship to container yard vice versa for empty hazardous container. In case of handling of container from Yard to Container freight Station or vice versa, container yard to railway flat or vice versa (ICD container only) and container yard to truck or vice versa (direct delivery and export intake) 100% rate of hazardous loaded container has been considered for empty hazardous container. The JNPT to explain the reason for considering a separate rate for empty hazardous container for arriving at the revenue at estimated/ proposed rates instead for considering normal container charges. If the rate is essential, the said rate may be suitably included in the proposed SOR.	The notes in present and proposed SOR states that, "Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges. The above charges shall be applicable for all types of charges like handling, dwell time, shut-out etc". The hazardous containers do not depend upon rates for hazardous loaded containers. Thus, the rate of Rs. 3828.57 for empty hazardous container is 1.25 times of the rate of Rs. 3062.86 which is the rate for handling normal containers.																																
(vi)	In the Annexure K of the Form 3, the heading is given as "Dwell time charges for container stored in the port premises and shallow water berth", whereas in the proposed SOR the heading is indicated as "Dwell time charges for container stored in the port premises". The reason for indicating different headings in two different places to be furnished. The correct heading to be indicated.	With reference to Annexure K of the Form 3, the heading "Dwell time charges for container stored in the port premises and shallow water berth", should be considered as correct heading. The same has been rectified in revised SOR.																																
(vii)	<p>In the Annexure K of the Form 3, the port has not estimated dwell time income from the following:</p> <p>(a) ICD – (Import/ Export and Loaded/ Empty) moved by road/ rail.</p> <p>(b) Transshipment – (Loaded/ Empty)</p> <p>(c) Shutout – (Loaded/ Empty)</p> <p>(d) Back to town – (Loaded/ Empty)</p> <p>The JNPT to confirm that no income was realised during the year 2017-18 from all the above category of containers. Even otherwise, the Port to estimate the dwell time income on a reasonable estimation on all the above category of containers and consider it in the income estimated at the proposed level of tariff.</p>	<p>It is practically not possible to estimate the dwell time income for lack of quantitative details mentioned in Annexure-K of the form 3 in case of following items:</p> <p>(a) ICD – (Import/ Export and Loaded/ Empty)</p> <p>(b) Transshipment – (Loaded/ Empty)</p> <p>(c) Shutout – (Loaded/ Empty)</p> <p>(d) Back to town – (Loaded/ Empty)</p>																																
4.	<b>Proposed Scale of Rates</b>																																	
(i)	<p>Clause 10.9 of the working guidelines to operationalise the Tariff Policy for Major Port Trust, 2018 prescribes the levy of Pilotage and shifting charges in the three slabs as mentioned below:</p> <p>(i) Up to 30,000 GRT</p> <p>(ii) 30,001 to 60,000 GRT</p>	The proposed pilotage-cum-towage fee of foreign rates has been calculated by the increase in present scale of rate by 19.03%. The proposed scale of rate for the size of vessel having GRT between 30000 to 60000																																

	<p>(iii) Above 60,000 GRT</p> <p>A reduction of 20% on the unit rate of the first slab will be effected for the second slab (i.e. 30001 to 60001) and a reduction of 30% on the unit rate of the first slab is to be effected for the third slab (i.e. above 60000 GRT) on the incremental GRT.</p> <p>However, the JNPT in the schedule of pilotage cum towage fee of proposed Draft SOR has proposed a reduction of 20% and 30% on the unit rate of the first slab for the total GRT of the vessel instead of applying applicable reduction on the incremental GRT of the relevant Slabs. The details of the discrepancy is shown below;</p> <p><b>A. SCHEDULE OF PILOTAGE-CUM-TOWAGE FEE:</b></p> <table><tr><th rowspan="2">Sr. No</th><th rowspan="2">Size of Vessels (in GRT)</th><th colspan="2">Rate per GRT as per Draft Proposed SOR</th><th colspan="2">Rate to be considered as per clause 10.9 of the Working Guidelines.</th></tr><tr><th>Foreign going vessels</th><th>Coastal Vessels (in ₹)</th><th>Foreign going vessels (in US\$)</th><th>Coastal Vessels (in ₹)</th></tr><tr><td>1.</td><td>Upto 30000</td><td>0.3835</td><td>15.92</td><td>0.3835</td><td>15.92</td></tr><tr><td>2</td><td>From 30001 upto 60000 GRT</td><td>0.3073</td><td>12.76</td><td>US \$ 11505 for first 30000 GRT + US \$ 0.3068 for every additional GRT</td><td>₹ 477600 /- for first 30000 GRT + ₹ 12.74 for every additional GRT</td></tr><tr><td>3</td><td>Above 60000 GRT</td><td>0.2689</td><td>11.16</td><td>US \$ 20709 for first 60000 GRT + US \$ 0.2685 for every additional GRT</td><td>₹ 8,59,800/- for first 60000 GRT + ₹ 11.14 for every additional GRT</td></tr></table> <p>The JNPT to rectify the SOR and submit the revised draft SOR. The JNPT to also revise the estimation of income from pilotage cum towage at the proposed Scale of Rates in Form - 4 as per the revised slab wise pilotage cum towage fee (to be) proposed.</p>	Sr. No	Size of Vessels (in GRT)	Rate per GRT as per Draft Proposed SOR		Rate to be considered as per clause 10.9 of the Working Guidelines.		Foreign going vessels	Coastal Vessels (in ₹)	Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)	1.	Upto 30000	0.3835	15.92	0.3835	15.92	2	From 30001 upto 60000 GRT	0.3073	12.76	US \$ 11505 for first 30000 GRT + US \$ 0.3068 for every additional GRT	₹ 477600 /- for first 30000 GRT + ₹ 12.74 for every additional GRT	3	Above 60000 GRT	0.2689	11.16	US \$ 20709 for first 60000 GRT + US \$ 0.2685 for every additional GRT	₹ 8,59,800/- for first 60000 GRT + ₹ 11.14 for every additional GRT	<p>GRT is 0.3073 dollar having effective discount rate of 19.87% of original base rate of 0.3835 dollar. Similarly the proposed scale of rate for vessel having GRT above 60000 GRT is 0.2689 dollar having discount rate of 29.88% of original base rate of 0.3835 dollar. Similarly coastal rate has been calculated by increase of 19.03% in the present scale of rates. The proposed scale of rate for the size of vessel having GRT between 30000 to 60000 GRT is ₹ 8.0347 having effective discount rate of 20.024% of original base rate of ₹ 10.0464. Similarly the proposed scale of rate for vessel having GRT above 60000 GRT is ₹ 7.0349 having discounting effective rate of 29.975% of original base rate of ₹ 10.0464.</p> <p>Thus, the proposed scale of rate satisfy the clause 10.9 of the working guideline to operationalise the Tariff Policy for Major Port Trust, 2018.</p>
Sr. No	Size of Vessels (in GRT)			Rate per GRT as per Draft Proposed SOR		Rate to be considered as per clause 10.9 of the Working Guidelines.																								
		Foreign going vessels	Coastal Vessels (in ₹)	Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)																									
1.	Upto 30000	0.3835	15.92	0.3835	15.92																									
2	From 30001 upto 60000 GRT	0.3073	12.76	US \$ 11505 for first 30000 GRT + US \$ 0.3068 for every additional GRT	₹ 477600 /- for first 30000 GRT + ₹ 12.74 for every additional GRT																									
3	Above 60000 GRT	0.2689	11.16	US \$ 20709 for first 60000 GRT + US \$ 0.2685 for every additional GRT	₹ 8,59,800/- for first 60000 GRT + ₹ 11.14 for every additional GRT																									
(ii)	<p>In the existing approved SOR, uniform wharfage rate is prescribed for all types of acids under the schedule of wharfage charges for liquid cargo at JNPT shallow water berth (item no. 1(i) of clause 5.2) In the proposed draft SOR, the wharfage rate for a specific commodity “Acetic Acid” is proposed in place of “all types of acids” in the existing SOR. The JNPT to give reasons for modification in the description of the cargo item.</p>	<p>The same has been revised in revised proposed SOR.</p>																												
(iii)	<p>The category name of item no. 26 of the wharfage schedule of dry bulk and general cargo has been modified as “<b>Steel Slab/ steel billets</b>” in the proposed draft SOR as against “<b>Steel Slab/ steel billets/steel plates</b>” in the existing approved SOR. The JNPT to furnish the reasons for excluding the Steel plates from the existing description in the wharfage schedule.</p>	<p>The same has been revised in revised proposed SOR.</p>																												
(iv)	<p>The JNPT has deleted the two tariff items viz., ‘(viii) VAM’ and ‘(ix) Other Unremunerated’ from the schedule of wharfage charges for liquid cargo at JNPT shallow water berth in the proposed SOR. The JNPT to give the reasons for deletion of the above items in the wharfage charges for liquid cargo at JNPT shallow water berth.</p>	<p>The same has been revised in revised proposed SOR.</p>																												
(v)	<p>The clauses no. 3.3.6 A (i) &amp; (ii) and (B) (i) relating to procedure and charges for inter terminal transfer of transshipment of containers between the JNPT and other terminal has been modified in the proposed draft SOR. The</p>	<p>Due to commencing of e-RTGCs at Port yard, Port is conducting only one operation either lift on or lift off for export/ import container. Therefore,</p>																												



	JNPT to explain the proposed modification in the above said clauses, with justification.	Port has suggested Inter Terminal transfer of Transshipment handling TP equivalent to 50% of TP chargers plus one lift off in case of export container and 50% of TP plus lift off in case of import container.								
(vi)	The JNPT to modify the proposed Draft Scale of Rates, since the revenue estimation and ARR may undergo change in view of the above observation.	<p>The following new cargo item has been added under the category of Chemical in Clause 5.2 in revised proposed SOR.</p> <table><tr><th>Sr. no</th><th>Tariff Category/ cargo item</th><th>Foreign rate per metric tonne (In ₹ )</th><th>Coastal rate per metric tonne (in ₹ )</th></tr><tr><td>(vi)</td><td>Linear alkyl benzene</td><td>171.8</td><td>103.08</td></tr></table> <p>This is a new added chemical item in revised proposed SOR. Hence, the revenue estimation in Form No. 3 is not considered.</p>	Sr. no	Tariff Category/ cargo item	Foreign rate per metric tonne (In ₹ )	Coastal rate per metric tonne (in ₹ )	(vi)	Linear alkyl benzene	171.8	103.08
Sr. no	Tariff Category/ cargo item	Foreign rate per metric tonne (In ₹ )	Coastal rate per metric tonne (in ₹ )							
(vi)	Linear alkyl benzene	171.8	103.08							

7.2. While furnishing the additional information/ clarification, the JNPT has furnished a revised SOR, after incorporating the changes as brought out above.

8.1. Further, the JNPT vide its e-mail dated 16 January 2020 has made the following submissions:

- (i) M/s. Indian Oil Corporation Limited (IOCL) is going to carry out bunkering activity from Shallow Water Berth. Since no wharfage rate for HSD to be handled in the Shallow Water Berth is available in JNPT tariff, it has been decided to collect the wharfage charges as per BPCL tariff for HSD at Liquid Cargo Jetty, JNPT.
- (ii) TAMP has approved the tariff proposal for BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty at JNPT vide Order No. TAMP/46/2016-BPCL dated 20 February 2017 which is effective from 21 March 2017. Vide the said Order, tariff category for HSD, FO Base Oil, CBFS, AHE is ₹. 77.79 per metric tonne for foreign vessel and coastal vessel.
- (iii) BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty being nearby terminal to JNP shallow Water Berth and within JNP Port area, hence, it is proposed to levy the same rate of BPCL in JNPT Tariff as per the following:

Tariff Category/ Cargo item	Foreign rate per MT (In Rs)	Coastal rate per MT (In Rs )
HSD	77.79	77.79

8.2. Thus, the JNPT has requested to grant approval for the proposed rate.

9. The proceedings relating to joint hearing held in this case are available on records at the office of this Authority. An except of the arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The Scale of Rates (SOR) of Jawaharlal Port Trust (JNPT) was last revised by this Authority vide Order No. TAMP/48/2016- JNPT dated 4 January 2017. Vide the said Order, the Vessel related charges were increased by 21%, Container and cargo related charges (except liquid cargo) were increased by 16% and the Liquid Cargo charges were increased by 5%. However, the JNPT has reported that it applied the increase in VRC with effect from 01 June 2017 and in respect of container and bulk handling it continued to charge as per the SOR approved in 2014 due to traffic constraint. The validity of the SOR of JNPT approved vide Order of January 2017 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of JNPT was extended upto 30 September 2019. In this backdrop, the JNPT has come up with a proposal for general revision of its Scale of Rates. The proposal of JNPT has the approval of its Board of Trustees.

- (ii) The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR of Major Port Trusts which are due for revision with effect from 1 April 2019, under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963, which was notified in the Gazette of India on 16 January 2019 vide Gazette No. 17. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29. Thus, the proposal filed by JNPT for general revision of its Scale of Rates is based on the stipulations contained in the Tariff Policy, 2018, and the Working Guidelines.
- (iii) The initial proposal was filed by JNPT in September 2019. Subsequently, while furnishing the additional information/ clarification in February 2020, the JNPT has rectified some calculation errors as furnished in its initial proposal and has made some changes in its SOR. The change in the calculation has no impact on the percentage of increase sought by the Port in the Scale of Rates proposed by the Port. Thus, the proposal filed by JNPT in September 2019 and February 2020 along with submissions made by the Port during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iv) (a) Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust (MPT) to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
- (b) The JNPT has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority. The JNPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The ARR estimated by the JNPT is certified by the practicing Chartered Accountant, hence considered. The following adjustment done by JNPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention along with a few modification required to be done in the computation of the ARR for the reasons explained hereunder:
- (i) As per Clause 2.2(i) of Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines, the JNPT has excluded expenses related to estate activity i.e. Operating Expenditure (including depreciation) related to estate activity, allocated Management and General Administrative Overheads (MGA) and Financial & Miscellaneous Expenditure.
- (ii) As per Clause 2.2(ii) of Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines, Interest on loans have been excluded.
- (iii) The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. In this regard, while reviewing the tariff in respect of other Major Port Trusts, only the excess of railway expenditure over railway income was considered while determining the ARR. In the case of JNPT, there is no railway income reflected in the Annual Accounts. Therefore, the Railway activity expenditure to the tune of ₹ 121.42 lakhs per annum forms part of the ARR. The Railway activity expenditure is the depreciation expenditure.
- (iv) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines, 1/3 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR) Likewise, 1/3<sup>rd</sup> of the Contribution to Pension Fund is to be included for the calculation of ARR. This means 2/3<sup>rd</sup> of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.
- In this regard, the JNPT is seen to have considered an amount of ₹ 570.37 lakhs and ₹ 2553.33 lakhs during the years 2016-17 and 2017-18 for exclusion, towards 2/3<sup>rd</sup> of the provision for wage revision. Since the said amount is not seen to have arisen from the audited annual Accounts of

JNPT for the years 2016-17 and 2017-18, and they are being in the nature of provisions, the same is not considered for exclusion in the ARR computation.

Likewise, an amount of ₹ 8751.17 lakhs, ₹ 277.56 lakhs and ₹ 454.95 lakhs have been considered for exclusion from the ARR by the JNPT, during the years 2015-16 to 2017-18, as 2/3<sup>rd</sup> of the Contribution to the Superannuation Fund like pension fund, gratuity fund and leave encashment fund. As per Notes on Accounts, JNPT has not made any contribution to these Funds as the funds have sufficient balances to care the liability. The amount excluded by the JNPT appear to be actual expenditure booked in the accounts. Therefore, the same is not considered for exclusion in the ARR computation.

- (v) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation. The workings furnished by JNPT are seen to be in order. However, there is difference in the figure of Management & General Overheads considered by JNPT and in the analysis, on account of difference in the operating expenses considered by JNPT and that considered in the analysis.
  - (vi) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2018, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The JNPT has not reported any expenditure relating to Captive berths.
  - (vii) The JNPT has excluded the expenditure related to the BOT Contracts, from the ARR, on the ground that these expenses are not related to JNPT's main business activity. The judgment of the port in this regard is relied upon.
  - (viii) Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2018 and Clause 2.3. of the Working Guidelines and based on the modifications carried out, as discussed in the preceding paragraphs, the revised average expenditure works out at ₹. 619.14 crores instead of ₹ 576.23 crores assessed by the JNPT.
- (v) The JNPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The JNPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts.
- The JNPT has excluded net value of Fixed assets related to Estate activity and net value of fixed assets transferred to BOT operator as on 31 March 2018 from the Capital Employed. This is relied upon.
- (vi) Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances.
- As per clause 2.5 of the Working Guidelines 2018, in case of inventory other than Capital Spares the limit is six months average consumption. The JNPT has considered Inventory to the tune of ₹ 42.20 lakhs, which is reported to be six months average consumption as per audited Annual Accounts and, thus relied upon.
- The cash balance is seen to have been calculated by JNPT by taking into account the monthly cash expenses, excluding depreciation, but including the cash expenses of the Estate activity. The cash balance is reworked to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity and arrived at ₹. 50.06 crores as against ₹ 53.52 crores, as assessed by JNPT.
- The Sundry Debtors at ₹ 20.66 crores is seen to have been computed by the Port as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. The estate income of ₹ 12395.43 lakhs as reflected in audited accounts has been considered by JNPT to arrive at 2 Months income as per norms.
- (vii) Return on Capital Employed at 16% has been worked out on the revised Capital Employed worked out above at ₹. 3550.79 crores which is considered in the ARR computation as against the capital employed of ₹3554.25 crores as considered by the JNPT.

- (viii) The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 at ₹. 619.14 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹.568.13 crores, thereby aggregating to ₹. 1187.26 crores as on 31 March 2018, instead of the ARR as assessed by the port at ₹ 1144.91 crores.

Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2018-19 at 3.45% respectively.

Also, it is to state that considering the time involved in passing this Order in the case in reference, notification of the said Order in the Gazette of India and the lead time for the revised Scale of Rates of JNPT approved to come into effect, it is most likely that the revised Scale of Rates of JNPT would come into effect only in the first quarter or early second quarter of the year 2020-21. In view of this position, this Authority is inclined to consider an additional escalation factor of 4.26% over the indexed ARR of 2018-19, in the computation of ARR of JNPT. Such an approach has been adopted in the general revision proposal of Kolkata Port Trust (KOPT), which has been disposed vide Order no. TAMP/34/2019-KOPT dated 20 February 2020.

- (ix) The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon subject to the modification effected as discussed in the earlier paragraphs. The revised computation of ARR as modified by us is attached at **Annex**.
- (x) A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the JNPT and as considered by us is given below:

(Amount ₹. in crores)

Sl. No.	Particulars	As estimated by the JNPT	As assessed in the Cost Statement
1.	Average Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18	576.23	619.14
2.	Capital employed as on 31.03.2018	3554.25	3550.79
3.	Return on capital employed @ 16%	568.68	568.13
4.	ARR as on 31 March 2018 (4=1+3)	1144.91	1187.27
5.	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	1188.98	1228.23
6.	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26%)	-	1280.55
7.	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>1188.98</b>	<b>1188.98</b>

- (xi) (a) As per Clause 2.6 of the Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the tariff to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2017-18 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the JNPT has considered the actual cargo traffic in tonnes for bulk and liquid cargo, in TEUs for container and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The revenue estimation statement has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (b) While drawing up the proposed SOR, the JNPT is generally seen to have proposed an increase of about 19% in the vessel related charges and an increase of 22.56% in the containers and bulk cargo related charges. The increase proposed in container and bulk cargo related charges is over the rates approved in the year 2014. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by JNPT at ₹. 1188.98 crores. This is seen to be lower than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹. 1280.55 crores, as discussed earlier, thereby leaving an uncovered gap of ₹. 91.57 crores.
- (c) Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to determine the tariff to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling ARR. The revenue estimated by the

JNPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant. Hence, this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by JNPT.

- (xii) The Users/ User Associations have objected to the increase proposed by the JNPT in its Scale of Rates. In this regard, the port has stated that the tariff increase of about 16% in the cargo related charges, as granted by this Authority during the last general revision of tariff of JNPT in the year 2017, was not implemented by the port then, for the benefit of trade. The port has also stated that since the time of last revision there has been increase in various input costs and thus, has requested to approve the proposed increase to enable the port undertake various measures for meeting infrastructure needs of JNPT. While responding to the comments of the users/ user organisations, JNPT has further stated that since the tariff revision is towards revenue optimization in the long run, proposal submitted to TAMP needed to be pursued. If the emerging market conditions demand that upward revision need to be deferred or rebates to be given on its revised rates, for growth of business or to sustain the existing business, such proposal can be decided by the Board of Trustees of the Port at the appropriate time. It is noteworthy that the revenue estimation due to increase in vessel related charges and the cargo related charges, as sought by the JNPT in the current general revision, is lower than the ceiling indexed Annual Revenue Requirement. Also, it is relevant here to mention that as per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The JNPT has the flexibility to charge lower rates. Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2018, the JNPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (xiii) In line with the stipulation contained in Clause 5.5.1 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2018, the rate of penal interest has been prescribed by the JNPT at 15% at Note no. 1.2(viii)(b), which is approved.
- (xiv) As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant here to state that in the instant case indexation factor for the years 2018-19 and 2019-20 is already considered in the ARR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. **Since the revised SOR of JNPT will come into effect only after May 2020, the JNPT shall apply the indexation factor on the pre-revised tariff with effect from 1 May 2020, subject to achievement of performance standards in the year 2019-20. When the revised SOR as approved vide this Order comes into effect, the JNPT shall apply the indexation factor on the said tariff with effect from such date the revised SOR comes into effect, subject to achievement of performance standards by JNPT in the year 2019-20.** The note proposed by JNPT is modified to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the JNPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the JNPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.
- (xv) As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day

output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts is propose overall average ship berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.

The JNPT has retained the level of Performance Standards approved vide the last general revision Order of JNPT. The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards.

Therefore, the proposal of the JNPT to continue with the existing Performance Standards, is approved.

It is also relevant here to mention that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service providers authorised by the port for rendering services with its equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

- (xvi) The clauses no. 3.3.6 A (i) & (ii) and (B) (i) relating to procedure and charges for inter terminal transfer of transhipment of containers between the JNPT and other terminal has been modified in the proposed SOR. In this regard, the JNPT has stated that due to commencement of e-RTGCs at Port yard, Port is conducting only one operation i.e. either lift on or lift off for export/ import container. Therefore, JNPT is stated to have proposed the changes to the said notes. Since none of the BOT operators (who are also concerned) and the users have objected to the proposed change, the notes as revised by the port is approved.
- (xvii) This Authority vide its Order no. TAMP/10/2017- JNPT dated 16 May 2017 had passed an Order fixing charges for handling Direct Port Delivery (DPD) Containers. While retaining the rate for handling of DPD containers at ₹ 1688/- for 20' container and ₹ 2532/- for 40' container, as approved vide the above referred Order, the JNPT has introduced levy of shifting charges in the event the DPT Containers is shifted to CFS after 48 hours or when the container declared as DPD is shifted to CFS before 48 hours. Since the shifting activity will be involved, the proposed shifting charges is approved.
- (xviii) This Authority has vide Order No. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat.  
Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of KOPT also. A note in this regard, has been proposed by the Port in its SOR, which is approved.
- (xix) During the proceedings relating to the case in reference, the JNPT had conveyed that M/s. Indian Oil Corporation Limited (IOCL) is going to carry out bunkering activity from Shallow Water Berth. Since, no wharfage rate for HSD to be handled in the Shallow Water Berth is available in JNPT tariff, the port has proposed to levy the wharfage charges as per BPCL tariff for HSD at Liquid Cargo Jetty, JNPT at ₹ 77.79 per MT.

In this regard, it is to state that Clause 7.6.1 of the Tariff Policy, 2018, interalia, stipulates that whenever a specific tariff for a new service/ cargo is not available in the SOR, of that particular port, the concerned Major Port Trust can approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo/ service, adopting the tariff and performance standards if any fixed for comparable cargo/ service in any Major Port Trust. In the case in reference, the port has chosen to adopt the existing rate of BPCL. The proposal of the JNPT in this regard is approved.

- (xx) In case of Flat Rack Bundle containers, since only one move is handled and also one container space is occupied, the handling charges and dwell time should be applicable for one container only, based on the request made by Maritime Association of Nationwide Shipping Agencies (MANSA) and Container Shipping Line Association (CSLA), in the proceedings relating to the case in reference, the JNPT has proposed a note to the effect that Incase of Flat Rack Bundle containers, the handling charges will be levied as single container. However all other charges will be levied on per container basis separately. Since the proposed note removes ambiguity, the note proposed by JNPT is approved.

- (xxi) Clause 3.7 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff Policy, 2018 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order (to be) passed is notified in the Gazette of India. Accordingly, the SOR approved shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
- (xxii) The validity of the existing SOR of the JNPT was last extended till 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time this Order comes into effect, it shall be around June 2020. That being so, the validity of the existing Scale of Rates shall be deemed to have been extended from 01 October 2019 till the revised SOR comes into effect.
- (xxiii) As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date this Order comes into effect.
- (xxiv)
  - (a) As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The JNPT may exercise the flexibility to charge lower rates.
  - (b) As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the JNPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
  - (c) If there is any error apparent on the face of record considered or for any justifiable reasons the JNPT may approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
  - (d) The modifications proposed by JNPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by JNPT. The JNPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates and the conditionalities for the JNPT which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 1 June 2020 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised Scale of Rates. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.2. The JNPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berthday output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

11.3. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If JNPT does not meet the Performance Standard, the JNPT is not eligible for indexation during the next year.

11.4. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the JNPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berthday output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time. In addition, for the container berths, annual reports is also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time

11.5. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from JNPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from JNPT about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./93/2020-21]

Annex				
Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2018, for Determination of Tariff for Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)				
(Rs. in Lakhs)				
Sl. No.	Description	Y-1 (2015-16)	Y-2 (2016-17)	Y-3 (2017-18)
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i)	Operating Expenses	40,453.63	45,624.05	42,167.48
(ii)	Depreciation	6,297.90	6,394.84	7,183.02
(iii)	Management & General Overheads	15,762.59	20,107.89	18,041.56
(iv)	Finance & Miscellaneous Expenses	13,211.23	1,653.19	4,514.45
(v)	Expenditure on BOT Contracts	6,298.51	8,369.93	7,732.29
	<b>Sub Total 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)</b>	<b>82,023.86</b>	<b>82,149.90</b>	<b>79,638.80</b>
(2).	<b>Less Adjustments</b>			
(i)	<b>Estate related Expenses</b>			
	(a). Operating Expenses	2,495.11	2,954.00	2,796.19
	(b). Depreciation	421.92	561.07	575.74
	(c). Allocated Management & Administrative Overheads	1,007.41	1,393.39	1,271.73
	(d). Allocated FME	76.57	0.19	0.06
	<b>Sub Total 2 (i) = (a)+(b)+(c)+(d)</b>	<b>4,001.02</b>	<b>4,908.66</b>	<b>4,643.72</b>
(ii)	<b>Interest on loans</b>	<b>288.94</b>	<b>862.93</b>	<b>4,237.70</b>
(iii)	<b>2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of Wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Exgratia Payment, etc. (list out each of the items)</b>			
	(a). Pension	-	-	-
	(b). Gratuity	-	-	-
	(c). Superannuation Fund	-	-	-
	(d). Leave Encashment	-	-	-
	(e). Provision For Wage Revision	-	-	-
	<b>Sub Total 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)+(d)+(e)]</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(iv)	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Fund like pension fund, gratuity fund, and leave encashment fund</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(v)	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	<b>4,081.41</b>	<b>6,955.67</b>	<b>5,689.91</b>



(vi).	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.</b>	<b>Not Applicable</b>		
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	<b>Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]</b>	-	-	-
(vii).	Expenditure on BOT Contracts	<b>6,298.51</b>	<b>8,369.93</b>	<b>7,732.29</b>
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+2 (vi)</b>	<b>14,669.87</b>	<b>21,097.19</b>	<b>22,303.62</b>
(3).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>	<b>67,353.98</b>	<b>61,052.71</b>	<b>57,335.18</b>
(4).	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>	<b>61,913.96</b>		
(5).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			254,899.25
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2018(As per Audited Annual Accounts)			135,059.88
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			38,804.55
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.			3,190.19
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			42.20
	(b). Sundry Debtors			2,065.90
	(c). Cash			5,006.65
	<b>(d). Sum of (a)+(b)+(c )</b>	-	-	<b>7,114.75</b>
	<b>(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]</b>	-	-	<b>355,079.15</b>

(6).	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)</b>	-	-	<b>56,812.66</b>
(7).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [ (4)+ (6) ]</b>	-	-	<b>118,726.62</b>
(8).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (7*1.0345)</b>			<b>122,822.69</b>
(9).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 i.e. @ 4.26% (8*1.0426)</b>			<b>128,054.94</b>
(10).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>			<b>128,054.94</b>
(11).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 10 above</b>			<b>118,898.42</b>